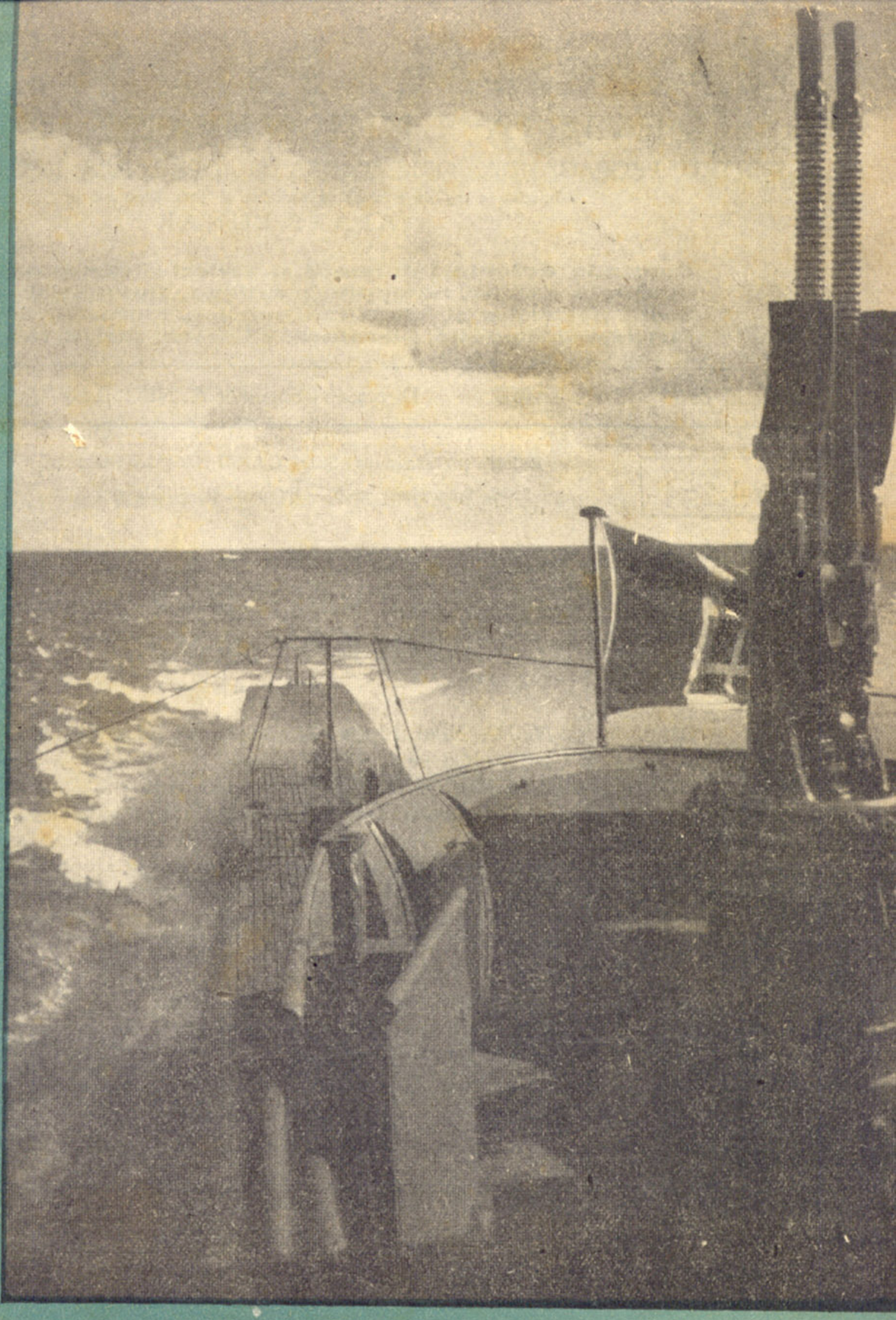
LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ

PERSOANA MORALĂ ŞI JURIDICĂ

„Cheia mântuirii noastre este drumul Dunarii spre marea largă..."

(M KOGĂLNICEANU)



IN AŞTEPTAREA INAMICULUI AERIAN

MAREA NOASTRA

REVISTA PENTRU PROPAGANDĂ, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

ANUL XII, Nr. 3—4

MARTIE APRILIE 1942

MAREA NOASTRA

REVISTA LIGII NAVALE ROMANE

PENTRU PROPAGANDA, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

Inscrisă în reg. de publicaţiuni periodice al Trib. Ilfov sub nr. 367/938

APARE LUNAR

Cuprinde articole, informaţii şi vederi din marina naţională, marinele străine, navigaţie maritimă, fluvială şi de plăcere. Viaţa porturilor şi viaţa marinarilor, hidroaviaţie, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, ştiri şi fapte nautice.

Intemeiată de (†) JEAN BART — Director : Comandor A. NEGULESCU — Secretar : ION MUCHE

Numărul 3 – 4

Redacţia şi administraţia : SEDIUL LIGII NAVALE ROMÂNE
Strada Spiru Haret no. 6 — Bucureşti, II — Telefon 5.71.08.

Martie / Aprilie 1943

CUPRINSUL:

L. N. R.: Noul Ministru subsecretar de Stat al Marinei . . . . . pag. 49
Ing. Căpitan *Gh. I. Balaban:* Vedeta rapidă . . . „ 50
I. Gr. Periefeanu: Trei poeţi români cântăreţi ai mării „ 53
C. Amiral *C. Negru:* Oceanul Pacific . . . . . „ 56
P. Bonfideanu: Tipuri de nave care navigă pe Dunăre „ 61
I. Vinea, Const. V. Gheorghiu şi *V. Oprovici:* Din isprăvile marinarilor noştri . . . . . „ 63
Cronicar: Răsboiul Aero-Naval . . . . . „ 67
* * * Glasul presei . . . . . „ 70
Al. Bilciurescu: Versuri . . . . . „ 73
Scarlat Preajbă: Recenzii . . . . . „ 74
* * * Informaţii . . . . . „ 77

PREŢUL ABONAMENTELOR PE UN AN :

Pentru instituţii, întreprinderi, agenţii . . Lei 1000 | **Pentru particulari . . . . . Lei 500**
Pentru străinătate preţul dublu

Membrii Ligii Navale Române primesc revista GRATUIT în schimbul cotizaţiei de 500 lei membrii majori, ofiţeri activi şi pensionari ;

Membrii familiilor celor înscrişi în categoriile de mai sus, vor plăti pentru a fi membri ai L. N. R., o cotizaţie de 150 lei, fără a primi revista. La înscriere se mai plăteşte 120 lei pentru carnet, insignă şi statut.

Cotizaţia specială pentru tineretul şcolar, universitar şi muncitoresc, (elevi şi premilitari) este de 100 lei anual, primind în schimb GRATUIT revista „MAREA NOASTRĂ PENTRU TINERET". La înscriere se mai plăteşte 100 lei pentru carnet, insignă şi statut.

Plata articolelor :
Articole originale . . . . . 500 lei pagina
Compilări originale . . . . . 300 lei pagina
Traduceri . . . . . 200 lei pagina

Articolele vor fi scrise pe o singură faţă, iar desenurile separat executate cu tuş negru.

LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ

DE SUB INALTA PREȘIDENȚIE DE ONOARE A

M. S. REGELUI MIHAI I AL ROMANIEI

SEDIUL CENTRAL: STRADA SPIRU HARET No. 6, BUCUREȘTI II

Vă iubiți țara ?
Vă sunt dragi apele noastre, — râuri, fluvii, marea ?
Aveți admirație pentru marinarii noștrii ?

Inscrieți-vă în LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ, care luptă pentru îndrumarea și încurajarea ori cărei activități naționale marinărești și pentru desvoltarea puterii maritime române.

Cotizațiile anuale sunt: 500 lei membrii majori;

Fiecare membru primește **GRATUIT** revista „Marea Noastră", organul de propagandă al L. N. R., cu suplimentele ei.

Membrii familiilor celor înscriși în categoriile de mai sus, vor plăti o cotizație de 100 lei fără a primi revista.

La înscriere se mai plătește 120 lei pentru insignă, carnet și statut.

Cotizația anuală a membrilor JUNIORI (sub 21 ani) este de:

100 LEI

în schimbul căreia primesc **GRATUIT** revista „Marea Noastră pentru tineret".

La înscriere se mai plătește 100 lei insigna, carnetul și statutul.

Cei cari doresc a primi și revista „Marea Noastră" vor plăti o cotizație de 200 lei în loc de 100

TARIFUL PUBLICITATEI:

	1/1	1/2	1/4 pagină
Una lună	2.500.—	2.000.—	1.500.—
3 luni	7.000.—	5.000.—	4.000.—
6 „	12.000.—	8.000.—	6.000.—
12 „	20.000.—	15.000.—	10.000.—

Buletinele, gazetele și revistele primite la Biblioteca L. N. R.

Buletine: Buletinul Pisciculturii românești; Economia; Correspondence economique roumaine; Antigaz; Buletinul Bursei București; Buletinul Direcțiunii Dunării Maritime; Buletinul demografic al României; Buletinul Muzeului Militar Național; Buletinul Muncii.

Gazete: Viața; Vremea; Cuvântul Mareșalului; Gazeta Transilvaniei; Focșanii; Avântul; Gazeta Cărților; Dacia; Progresul.

Reviste române: România Aeriană; Finanțe și Industrie; Muncitorul român; C. A. M.; Răsăritul; Glasul Tineretului; Revista Soc. științifico-literare Tinerimea Română; Cronica Romanului; Revista Fundațiilor Regale; Revista de Igienă Socială; România Militară; Revista Aeronauticei și Marinei; Revista Infanteriei; Natura; Corespondența economică; Convorbiri literare.

Reviste streine: L'Illustration; Signal; Tempo; Koralle; Till Rors, L'Illustrazione Italiana; La Moto-Nautica Italiana; L'Italia Marinara.

FILIALELE L. N.R.

Localitatea	Preşedinte	Sediul
1. Arad	g-ral de div. Banciu Sabin	Prefectura judeţului.
2. Berezeni (Fălciu)	Ştefan Blănaru, primar	La primăria comunei.
3. Bălţi	Lt.-col. P. Hanciu	
4. Brăila	General Avramescu	La Grupul nav. grănic.
5. Braşov	Consilier Gh. Diaconescu	La Subinsp. P. P. al Municip.
6. C.-Lung (Muscel)	Col. Bal[illegible] Zaharia	La Comenduirea Pieţei
7. Calafat	G. Giuica, avocat	La d. avocat Giuică.
8. Călăraşi	Eugen Cialâc	La căpitănia portului.
9. Cahul	Col. D. Dobrescu	
10. Caracal	Prof. Crăciun Pătru	Lic. Ioniţă Asan
11. Cernăuţi	G-ral Const. Buniş	
12. Cetatea Albă	Lt. Col. Gheţaru	La tribunal (grefă).
13. Chişinău	G-ral Popescu M. C.	La Comenduirea Pieţei.
14. Constanţa	C-dor P. Zlatian	La Hotel Carol
15. Corabia (Romanaţi)	Lt.col. Th. Căpitănescu	La căpitănia portului.
16. Călmăţui (Fălciu)	Ilie Rotaru, primar	
17. Drânceni (Fălciu)	Primarul comunei	La primăria comunei.
18. Fălciu (Fălciu)	Iacob Filipescu, primar	La primăria comunei.
19. Grozeşti (Fălciu)	Primarul comunei	La primăria comunei.
20. Lunca Banului (Fălciu)	Primarul comunei	La primăria comunei.
21. Scopoşeni (Fălciu)	Gh. Popa, primar	La primăria comunei.
22. Stănileşti (Fălciu)	Enache Oancea, primar	La primăria comunei.
23. Vetrişoaia (Fălciu)	Primarul comunei	La primăria comunei.
24. Galaţi	Dan Sărăţeanu	Str. Plantelor, 8
25. Giurgiu	Col. T. Ghigorţ	
26. Hotin	Col. Const. Şerbănescu	
27. Iaşi	G-ral Hugo Schwab	La c-dt. regiunei teritoriale
28. Ismail	Col. Atanasiu Sergiu, prefect	La căpitănia portului.
29. Piatra-Neamţ	Lt.-col. I. Teodorescu	La prefectura judeţului
30. Piteşti	G-ral Vintilă Davidescu	La comand. brigăzii
31. R.-Vâlcea	G-ral Olimpiu Stavrat	La comand. garnizoanei
32. Roman	G-ral C. Constantinescu	La comand. garnizoanei
33. Sighişoara	Col. G. Grecescu	La prefectura judeţului
34. Slatina	G-ral Aurel Aldea	La Cercul de Recrutare Olt.
35. Soroca	Maior A. Ursu	
36. Sulina	Ing. C. Burghele	La cercul marinei
37. Tg. Lipcani (Hotin)	Col. Const. Şerbănescu	
38. Tg. Ocna	Col Eonescu	La Căminul Cultural „C. Negri"
39. Tg. Ungheni (Iaşi)	Lt.-col. Buhancă Ioan	
40. Timişoara	D. Insp. general Gh. Hodoroabă prefectul judeţului	La Clubul „Renaşterea".
41. Tulcea	Eracle Asan	La Cercul Militar
42. T. Măgurele	Lt.-col. Laurenţiu Nicolau	La căpitănia portului
43. T. Severin	V. Netta	La şantierul naval

MEMBRII L. N. R. sunt rugaţi a comunica telefonic sau prin scris ori de câte ori nu primesc revista şi ori ce schimbare de adresă. La fiecare expediţie aproape 10% din reviste sunt înapoiate cu menţiunea „necunoscut la adresă".

Adresa Centralei este: Str. Spiru Haret, 6, Bucureşti II, Telefon 5.71.08.

Apel către camarazi

Rolul Ligii Navale Române şi rostul publicaţiilor noastre se ştie că este propaganda pentru răspândirea şi întărirea spiritului marinăresc în massa mare a celor cari iubesc marea şi marina, dar nu o cunosc—mai ales tineretul.

La această muncă, nu trebue să se înhame numai un număr restrâns, care formează comitetele de conducere, ci TOŢI CAMARAZII, trimiţându-ne articole, amintiri, fapte demne de remarcat, glume, anecdote, ca eşind din izolare să facem cât mai cunoscute viaţa şi marina noastră.

Publicaţiile noastre se adresează tuturor, dar trebuesc să fie scrise cât mai mult de marinari. Pentru a le răsplăti munca, s'a aprobat un spor la colaborare.

AVANTAJELE ACORDATE MEMBRILOR L. N. R.

PE BAZA CARNETELOR DE IDENTITATE CU FOTOGRAFIE VIZATE PE 1943

BUCUREŞTI

NAVIGAŢIE

S. M. R.: 20% individual şi 40% în grupuri de cel puţin 20.
S. R. D.: 25% individual şi 50% în grupuri de cel puţin 20.
N. F. R.: 25% individual şi 50% în grupuri de cel puţin 20.

SPORT, BASINURI ŞI LACURI

STRANDUL FLOREASCA: numai în zilele de lucru, cu 25 lei de persoană, la vestiar.
STRANDUL TEI: în toate zilele, 15 lei de persoană.
LACUL HERĂSTRĂU, 50% în zilele de lucru, până la ora 16.
STRANDUL „LIDO": Membrii L.N.R. vor plăti 60 lei plus 13 lei taxele legale în loc de 97 lei.
BAILE EFORIEI, B-dul Elisabeta 5, băi de aburi şi cade cl. I, 30% reducere.
BAIA MOŞILOR, Str. Câmpul Moşilor 2, tel. 2.50.30, acordă următoarele reduceri: putina, în loc de 84 lei se va da cu 57; aburul, în loc de 64 lei, 47 lei.
BAILE MELTZER, Str. Căuzaşi 16, tel. 4.91.78, acordă următoarea reducere: 46 lei în loc de 62 lei la băile de aburi cl. I-a.
ADMINISTRAŢIA LACULUI PARCUL CAROL I, acordă 25% pentru membrii L.N.R.

HOTELURI

UNION, Str. Ar. Briand, 6, 10%.
IMPĂRATUL TRAIAN, Cal. Griviţei 177, 20% reducere din tarif.

RESTAURANTE, BERĂRII — COLONIALE

RESTAURANT CONTINENTAL Regala 2, 10%.
MOTT & FILS S. A. Str. Puţu cu apă rece No. 53—57. 10% reducere.
REST-BAR „VIŞOIU" (şosea) P. S. Aurelian 48, 10% reducere.
RESTAURANT „OITUZ", str. Halelor, 27, 10% la consumaţie.
RESTAURANT „MUNŢII BALCANI" (Str. Halelor 29), 10% reducere la consumaţie.
RESTAURANTUL „LA 2 AVIATORI", (C. Popescu), Calea Griviţei 59, acordă 15% la consumaţie.

LIBRĂRII

Ziarul UNIVERSUL, Brezoianu, 23-25, librărie şi papetărie 10%.
OFICIUL DE LIBRĂRIE, Librăria Societăţii Cooperative, din B-dul Elisabeta, 60, acordă o reducere de 10% la cărţi şi articole de librărie.

SOBAR

D-l PETROIU FLOREA Str. Cpt. Vasiescu Iosif (fostă Ceairului) 136, sobar de teracote cl. I-a acordă o reducere de 10%.

MEDICI, FARMACII

Dr. G. SARBULESCU, Genito-urinare, sifilis, boli de femei, operaţiuni, B-dul Elisabeta No. 95 A, 20% reducere din onorariu obişnuit.
FARMACIA BRUSS (Brădeanu) Elisabeta, 5 : 5% specialităţi, 25% reţete medicale.
FARMACIA „ELECTRA" M. Sceopol, Str. N. Bălcescu 14, 25% reţete, 5% specialităţi.
PARFUMERIA „POMPEIU" Str. Cojocari, Articole de parfumerie şi droguerie 10%.
Dr. MIRCEA LUNGU, boli interne, de femei genito-urinare, venerice, reducere 40% din onorariul de consultaţii şi tratamente.

MATERIALE ELECTRICE — RADIO

Ing. GH. CREŢU Regală 16, 10% reducere.
RADIO-VOX Str. Regală, 11, 10% reducere, aparate radio piese detaşate, laborator technic.
„ELECTRO - CONSTRUCTOR", Cal. Griviţei 307, acordă 10% reducere la cumpărături şi reparaţiuni.

MAGAZINE

PRIMUS Art. de porţelanuri şi sticlărie, Academiei 25, 10%.
MAGAZINUL „MAX" — Incălţăminte, Str. Smârdan, 41, 5%.
RADU TEODORESCU, Manufactură, Calea Victoriei No. 81, 5%.
POSTAVĂRIA „ARTEXT" Şelari No. 2, 10% reducere.
MAGAZINUL „LA PETRICĂ", Calea Griviţei 154, încălţăminte, galanterie şi mărunţişuri, 10%.
THOMAS ETIENNE Virgiliu 22, Telef. 3.26.01, 10% reducere.
CEASORNICĂRIA PAX (Calea Griviţei 107), acordă 15% reducere pentru orice cumpărătură.
FRIZERIA „CERCUL MILITAR, Str. Sărindar 1, acordă 30%
BOLERO magazin de încălţăminte, str. Carol, 4, 5%.
FOLLA Z. PETRU, Birou de import-export şi comerţ de pielărie, Cal. Moşilor 98, acordă 10% asupra oricărui fel de cumpărături.
M. STOLESU, Magazin de încălţăminte, Str. Mihai Vodă Nr. 7, oferă 10% reducere la cumpărături şi reparaţii.

FOTOGRAFI şi TIPOGRAFI

FOTO ROYAL, Bul. Elisabeta 8, 10% reducere.
LA AMATORUL FOTOGRAF, Str. Biserica Enei 20, developatul gratuit la materialul negativ cumpărat, 10% la accesorii sau lucrări.
„LITERA" — Proprietar c-dor (r) N. Sablin, Str. Mântuleasa 31. tel. 5.59.14, 15% reducere.
FOTO AURORA (Stela Duţă), Şos. Ştefan cel Mare, 36, 10% comenzi şi 5% cumpărături.
TIPOGRAFIA „SILVESTRU", Cal. Moşilor 264 acordă 10%

CINEMATOGRAFE

CINEMA MARNA: Reducere cu 7 lei la bilet la partere şi balcon I.
CINEMA DIANA: Două locuri cu 30 lei în zilele de lucru.
CINEMA BIRUINŢA (B-dul Elisabeta 2); bilete cu preţuri reduse: 45, 39 şi 29 lei.
CINEMA MARCONI (C. Griviţei 137): 33 lei partere în loc de 43 lei.
CINEMA AMERICAN, (Cal. Moşilor, 221): Cu 25 lei de persoană sau 45 lei două persoane.

BRAŞOV

LIBRARIA ŞI PAPETARIA „JUPITER" Biaciu şi Popica S. N. C., Strada I. G. Duca Nr. 21, acordă 10% reducere.

BRAILA

FOTO-ARTE MAX KOTTNER, str. Regală 10, reducere 10%.
FARMACIA C. IONESCU-BERECHET, str. Regală, specialităţi 10%, reţete preparate 20%.
MEDIC D-NA DR. DENTIST APOSTOLESCU, Bulevardul Cuza, plombe, extracţii, lucrări 10% reducere.
LIBRARIA MODERNĂ, Str. Regală, 10% reducere.
COFETĂRIA FRANCEZĂ, Piaţa Sf. Arhanghel, 10% reducere.
TENIS CLUB, Grădina mare, intrare la patinaj 10%.
CLUBUL CICLISMUL, Parcul sportiv Regele Carol I, intrare 10% reducere.
FARMACIA „SF. PANTELE", Str. Regală Nr. 26, oferă medicamente cu reducere de 10% şi reţete preparate cu 20%.
D-l ŞTEFAN DIACONESCU, din Str. Regală No. 109, oferă încălţăminte cu o reducere de 10%.
D-l JEAN POPESCU din Str. Regală Nr. 51, oferă medicamente cu reducere de 5% şi articole de parfumerie cu 10%.
D-l CONSTANTIN PAPACANARIS, Str. Regală 105, oferă articole de cofetărie cu reducere de 10%.
D-l HARALAMBIE VASILIU, patronul tipografiei „Dunărea", oferă o reducere de 10% pentru tot felul de imprimate.
D-l NICOLAE MOLDOVEANU, din Halele Centrale, oferă peşte de tot felul cu o reducere de 10%.
D-l TEODOR MANEA, Bulevardul Cuza Nr. 199, oferă diferite articole de librărie cu reducere de 10%.
D-l STAN ROŞCA, din Str. Sf. Nicolae Nr. 42, se oferă a confecţiona haine cu o reducere de 10%.

BUZAU

PARCUL CRANG-BUZAU (canotaj), Exp. M. Moscu: 50% reducere.

CAMPULUNG - MUSCEL

BUCUR GALEŞCANU, magazin de manufactură, Str. Profesor N. Iorga 2, magazin de manufactură şi încălţăminte 3% reducere.
S. ROBOCIU, articole de menaj, 10% reducere.
GH. STĂNESCU, magazin de pielărie, str. N. Vodă 158, 5% reducere.
„ETERNA", magazin de ceasornicărie, 20%, reducere la reparaţiuni şi 10% cumpărături.
V. BUCUR, magazin de pălării şi blănuri, Str. Dr. M. Cristea, reducere 10%.
FRIZERIA „BULEVARD", Str. Miron Cristea 128, reducere de 10%.

CHIŞINAU

FRIZERIA SPORT (Cereş Gh.) str. Universităţii colţ cu str. 27 Martie acordă reducere la abonamente.

ATELIER DE TÂMPLĂRIE (I. Einzis) Str. Dragoş Vodă, 3 acordă 20% reducere.

CROITOR PREOŢESC (D. Guţu) Str. Iaşilor, 35, preţ redus pentru membrii L. N. R.

MAGAZIN DE COLONIALE, DELICATESE ŞI MEZELURI, CODREANU, Str. Ştefan cel Mare, 100. Reduceri pentru cumpărături engros.

CROITORIE DE DAME, V. STOGA, Str. Dragoş Vodă, 9, 10% reducere.

CETATEA ALBA

D. CROITORU, magazin de manufactură „Victoria", str. Regele Ferdinand 35, reducere 5%.

MARIN DUMITRESCU, fotograf, str. Mihai Viteazul 27, 30% la fotografii şi 50% la fotolegitimaţii.

CONSTANŢA

LIBRĂRIA DOBROGEANĂ: 10% la cărţi româneşti şi 5% la celelalte articole.

CARTEA ROMÂNEASCĂ: la cărţile româneşti şi papetării 20%, la cărţile străine, române 10%.

FOTO — ROYAL, C. Grigorescu, Str. Carol 51: la filme şi plăci fotografice 10%; fotografii developări şi copii 20%.

IAŞI

HOTEL CONTINENTAL, Ion Caramalău şi C. Apostolide, Str. Piaţa Cuza Vodă, 1-3, 20%.

GALAŢI

D. P. CROITORUL, Croitorie de Dame, bărbaţi şi militari, Str. Brăilei 7: 10% reducere.

Dr. I. URSAN, Boli interne şi de femei, genito-urinare, Strada Dimineţii colţ cu Pr. Maria, 30% reducere la consultaţii de boli interne şi genito-urinare, 15% şedinţele de diatermie.

RESTAURANT FRAŢII ANTONIADIS, Str. Domnească 85, 10% reducere.

DROGUERIA „SALVATOR", str. Brăilei, 17: 10% rabat la articolele de droguerii, parfumerii şi cosmetice.

MARCU ESRIG & FII, Pielărie şi accesorii Str. G-ral Berthelot, 22, 5%.

PLOEŞTI

COSTICA ANDREESCU, Str. Lipscani, 35, articole de îmbrăcăminte şi ştofe, 5%.

IONEL DUMITRESCU, Str. Lipscani, 46, hăinărie şi ştofe, 5%.

NASTASE DATCU, Str. Unirei, 4, blănărie, 10%.

GHEORGHE POPESCU, Str. Piaţa Mare, 19 bis, blănărie şi ştofe, 10%.

PREDEAL

HOTEL PALACE, reducere 20%

SOROCA

NICULESCU CONSTANTIN „Cafeul Regal", Str. Regina Maria 3, reducere 10%.

TIPOGRAFIA D. MOLDOVEANU, Str. Regele Ferdinand 32, acordă 10% reducere.

TULCEA

Dr. C. ENCEV, Str. Banatului, 6, reducere 50%.

O. CHIRIACHIDE, coloniale 10%, 20%.

Fraţii CAMBITIS, coloniale, 10%.

NICHIFOR CHIRIACHIDE, coloniale 10%.

CRISTEV D., lingerie 20%.

GH. HANGIEV, librar, 20%.

TIRASPOL

C. A. M., ŢAPCHIU, Str. Pocrovscaia, 108. Reducere la papetărie.

RESTAURANT şi HOTEL STRÂMBEANU. Reducere 5% şi 10%.

TÂRGUL PARLITA (BALŢI)

RESTAURANT şi HOTEL STRÂMBEANU. Reducere 5% şi 10%.

TIMIŞOARA

RESTAURANTUL GARII, (D. Ciupală) la mâncare 20%.

TIPOGRAFIA GHILIH, Str. I. C. Brătianu, 21 20% reducere.

Cinematograful CORSO (Prof. D. Chevereşanu) acordă 25% reducere la orice spectacol.

RESTAURANTUL DELA CLUBUL DE VARĂ „Renaşterea", numai vara, 20%.

Magazinul ILICA DETARIAN, (Str. V. Alecsandri) acordă 20% reducere, articole de ceaprăzărie, broderie artistică şi picturi.

LA CENTRALA „LIGII NAVALE" SE GASESC DE VÂNZARE URMATOARELE:

Viaţa României pe Mare şi Dunăre de Mihail Negru Lei 60
Cartea Dunării de Jean Bart . . . . . „ 60
O corabie românească de J. Bart . . . . . „ 20
Comentarii asupra războiului submarin, de R. Ciocârdel . . . . . „ 12
Vocabular nautic (în patru limbi) de Nostromo . „ 20
Codul Maritim Fluvial cuprinzând: codicele, legile, regulamentele şi convenţiunile aflate în vigoare, referitoare la marina militară şi la cea comercială cu jurisprudenţe, ordine circulare şi cu nouile dispozitiuni cu privire la măsurătoarea navelor de C. Tonegaru, Cpt. A. Teodoru şi C. Ioaniţiu . . . . . „ 600
Nuvele marinăreşti de Delatyras şi Scarlat Preajbă „ 100
Elogiul Mării, de I. Gr. Perieţeanu . . . . . „ 10
Marea Noastră şi Strâmtorile din punct de vedere juridic, de Prof. Univ. N. Daşcovici . . . „ 10
Cu Nelson la Trafalgar, de Al. Lupaşcu . . . „ 10
Marea ca isvor de inspiraţie în poezia românească, de comandor N. Cristescu . . . . . „ 10
Tradiţiile vieţii de apă ale poporului românesc, de Apostol Culea . . . . . „ 30
A. B. C. al înnotătorului, de Col. Corneliu Negulescu „ 10
Noua metodă de înnot, de Lt. Epureanu . . . . „ 10
Gabriele d'Annunzio, cântăreţul mărilor italice, de I. Gr. Perieţeanu . . . . . „ 10
Thalassa, de Al. Bilciurescu . . . . . „ 100
Din aspectele mării şi din viaţa marinarilor pe întinsul apelor, partea I-a, de Contr'Amiral C. Negru (2 volume) . . . . . „ 60
La răscruce, de C-dor A. Negulescu . . . . . „ 10
Regulile războiului şi neutralităţii, de Prof. Univ. N. Daşcovici . . . . . „ 20
Cu submarinul la asediul Sevastopolului, de Const. Virgil Gheorghiu . . . . . „ 220
Angajamentul naval dela 26 Iunie 1941, de Căpit. I. Tocineanu . . . . . „ 30
Marşul marinarilor, de Căpit. Z. Negulescu . . . „ 5
Cu submarinul la atacul Sebastopolului de Virg. C. Gheorghiu . . . . . „ 200
Totdeauna, Pretutindeni de E. Vârtosu . . . . „ 200
Politica rusească la gurile Dunării şi în Marea Neagră de prof. N. Daşcovici . . . . . „ 20
Echipaj la posturile de luptă, de cpt. comandor MariusVerbiceanu şi Cristian Teodorescu . . . „ 200
Carnete cu timbre de propagandă L. N. R., cuprinzând 120 bucăţi, după şase picturi executate de d. Lt. Comandor Cosăceanu . . . „ 120
Albumul navelor, de pictorul D. Ştiubei . . . . „ 60
Insigna L. N. R. . . . . „ 100
Trofee pentru şapcă . . . . . „ 400
Flamura L. N. R. Nr. 4 (15 × 30 cm.) . . . . „ 200
Flamura L. N. R. Nr. 3 (25 × 50 cm.) . . . . „ 300
Flamura L. N. R. Nr. 2 (40 × 80 cm.) . . . . „ 400
Flamura L. N. R. Nr. 1 (2 × 80 cm.) . . . . „ 2000
Baston port flamură elegant . . . . . „ 800

Biblioteca Ligii cu peste 2000 volume e pusă gratuit pentru consultare la dispoziţia membrilor în fiecare zi de lucru între orele 16—20. O pot cerceta şi cunoscuţii membrilor.

D-l General N. ŞOVA

Noul Ministru-Subsecretar de Stat al Marinei

Marina are un nou Subsecretar de Stat: pe d-l general N. Şova, o figură reprezentativă a armatei noastre, care s'a evidenţiat în tot trecutul carierei sale şi în special în actualul război, în fruntea diviziei de gardă, pe care a comandat-o şi pentru ale cărei strălucite fapte de arme a fost decorat cu ordinul „Mihai Viteazu".

Născut în anul 1885, a fost promovat ofiţer în 1909. In războiul precedent, în calitate de şef de stat-major al diviziei a 7-a, a participat în campania din Transilvania şi Ungaria, până la Budapesta. In urmă, a fost ataşat militar la Viena, în anii 1932-1934, apoi i s'a încredinţat serviciul personalului din M.A.N., după care a fost numit secretar general, în acelaş minister.

In actualul război, a fost destinat ca, în fruntea diviziei de gardă, să smulgă victorii şi biruinţe cu vitezele sale unităţi, ceiace i-au adus citări de ordine, pe armată şi pe corp de armată. Astfel comandantul de căpetenie, Mareşalul-Conducător Ion Antonescu, i-a citat divizia pentru luptele îndârjite şi rezistenţa eroică, purtate în zilele de 12 Iulie 1941. Unităţile de subt comanda sa au dus lupte, timp de 27 de zile, neîntrerupt (22 Iunie—19 Iulie) reuşind să rupă frontul inamic (6.VII); să înlesnească intrarea în foc a diviziei vecine (a XXI infanterie); să consolideze capul de pod (în 7—11.VII); să reziste împotriva repetatelor contraatacuri bolşevice (în 12—14.VII); să sfarme întreaga apărare inamică între Leova şi Dealul Vulturului (în 16—19.VII) şi să producă pierderi, extrem de grele, bolşevicilor. Ulterior, comandantul corpului XI armată, d-l general de diviziei C. Constantinescu, a citat, prin ordinul de zi nr. 76, din 21.IX.941, divizia de gardă, pentru faptele de arme repurtate în bătălia dela Odesa, prin lupte grele duse (între 15—17.IX.941), păstrând şi legătura, la nord, cu divizia de grăniceri, suprimând intrândul inamic dela vest-Dalnik, în regiunea Hutor, Dalnik, New-Colhoz, operaţiuni impulsionate personal de d-l general N. Şova, care a îndemnat pe ofiţeri şi statul major, să meargă până în linia I-a a focului ucigător, obţinând strălucite rezultate, care au dus la distrugerea regimentului 287 infanterie inamic, la capturarea a peste 1000 prizonieri şi a unui numeros material de război. Diviziei de gardă general N. Şova, ulterior, i se impune o nouă misiune; de a distruge rezistenţele bolşevice, pe înălţimile depe platorul West-Dalnik, misiune care a fost împlinită, până la 20.IX.1941, în chip strălucitor.

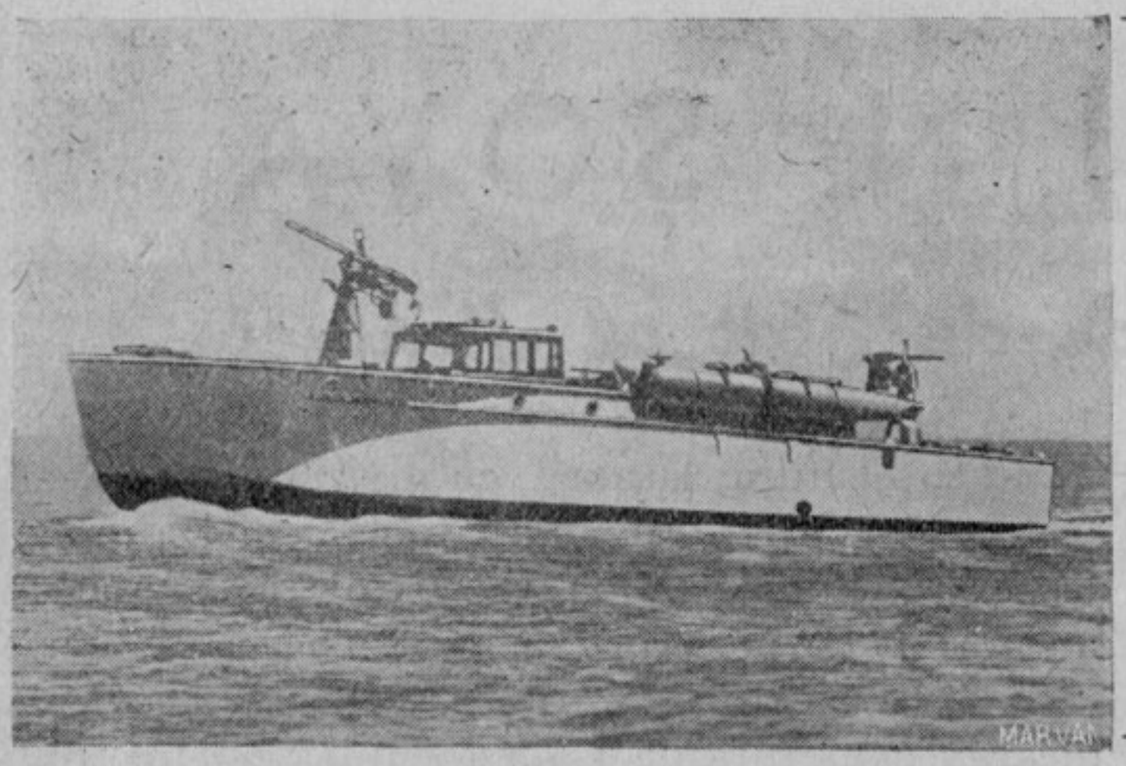
D. General N. ŞOVA
Ministru-Subsecretar de Stat al Marinei

Faţă de aceste fapte de arme, repurtate, prin capacitate, energie şi bravură personală, d-l general N. Şova vine în fruntea excelentei noastre marine, după acel strălucitor examen, dus pe frontul de luptă, cu prestigiul asigurat, care îndreptăţeşte ca marina să spere în aceleaşi năzuinţe şi realizări de continuare, pe linia trasă de predecesorii săi, cu colaborarea marinarilor.

Desigur, sunt sorţi de nădejdi şi credinţe, că, precum pe câmpul de onoare, pe uscat, a smuls strălucite isbânzi, aşa şi pe întinsul apelor, d-l general N. Şova, va şti să fie la înălţime, în câmpul marinei şi pentru marinari.

Sunt speranţe cari se îndreaptă spre d-l general Şova, cu atât mai mult cu cât domnia-sa a resimţit infima cantitate a marinei noastre, la operaţiunile dela Odesa, la care a participat, sau la acele dela Sevastopol, Simferopol ş.a.

Suntem încredinţaţi că d-l general Şova, îndeosebi acum, va recunoaşte încă mai mult, valoarea şi importanţa marinei militare şi comerciale pentru ţara noastră, cea de astăzi şi de mâine, şi-i va da desvoltarea care o merită.



VEDETA RAPIDĂ

de Ing. Căpitan GH. I. BALABAN

Vedeta rapidă, M.A.S. (motoscafo anti sommergibile), Schnellboat, motor torpedoboats, sau cum mai este poreclită în marina germană „Windhunde", este cel mai mic vas purtător de torpile.

Caracteristicele esenţiale în limbajul tehnic ale acestui torpilor sunt: deplasament mic, rapiditate şi manevră uşoară. Armamentul este constituit din torpile, grenade antisubmarine, grenade de mână, mitraliere grele sau uşoare, precum şi tunuri uşoare A.A. cu funcţionare automată.

Va fi utilizată o armă sau alta, după situaţia în care se află nava, adică în atac sau apărare.

Este neapărat necesar de a expune pe scurt ceva din istoricul acestui tip de vas, istoric care nu are pretenţia decât de a prezenta o oarecare valoare instructivă.

Scopul principal este de a arăta ce este în prezent vedeta rapidă, precum şi unele rezultate pe cari le-a obţinut în actualul război.

Se ştie că în anul 1862, pentru distrugerea apărărilor portului Charleston, s'au întrebuinţat câteva dispozitive încărcate cu explozibil şi cari erau purtate pe plute improvizate. Istoricii militari navali consideră aceste inovaţii ca premergătoarele torpilei de azi.

Invenţia torpilei automobile aparţine căpitanului de vas Luppis, din marina austriacă, care a construit-o la casa Whitehead în anul 1864.

Brevetul a fost vândut marinei britanice care reuşeşte să construiască torpile ce au atins în acea vreme o viteză de 8,5 noduri pe o distanţă de 183 m.

Primele vase purtătoare de torpile, au fost vase mici cu aburi prevăzute cu grinzi laterale sau în prova încastrate cu un capăt în puntea vasului, iar la celălalt capăt erau prevăzute cu torpile.

Aceste vase au fost adoptate pentru a purta torpile în felul de mai sus, şi nu posedau nici un principiu de bază în acest scop.

Cu anul 1877, începe construcţia adevăratului torpilor şi prima marină care a fost înzestrată cu un număr apreciabil de asemenea vase în acea vreme, a fost marina rusă.

Subliniem că torpilorul englez de atunci „Lightning" avea o lungime de 25,76 m., 3,30 m. lăţime, 1,53 m. pescaj, un deplasament de 27 tone, 460 C.P. şi o viteză de 18—19 noduri.

In 1879 torpilorul este într'un stadiu destul de avansat.

Astfel torpilorul rus „Batum", care avea o lungime de 30,48 m., o lărgime de 3,81 m., viteza de 22 noduri, a navigat pe distanţa Londra-Nicolaief de 4800 mile marine, cu o viteză medie de 11 noduri.

„Batum" avea două tuburi fixe lans-torpile la prova, iar pentru cazul de avarii la maşini era înzestrat şi cu vele.

Incetul cu încetul vor apare diferite şcoli cari vor susţine simultan:

a) Torpilorul trebuie să fie astfel dimensionat, încât să ofere inamicului o ţintă cât mai mică.

b) Calităţi nautice bune.

c) Realizarea unei nave care să lupte cu succes contra torpilorului.

In cadrul acestor idei conducătoare, Germania realizează în 1876 un crucişetor torpilor cu un deplasament de 1000 tone, o viteză de 16 noduri, Italia în 1877 un torpilor de 550 tone, Franţa în 1885 unul de 1250 tone la care Anglia răspunde cu 1850 tone. Numai marina americană experimentează unităţi cu un deplasament foarte mic.

Neobţinându-se rezultatele dorite cu aceste nave, mai ales în ceiace priveşte calităţile nautice şi viteza, încercările sunt împinse mai departe şi vor apare diferite tipuri de torpiloare cu un deplasament cuprins între 400 şi 600 tone.

Cu acestea s'au obţinut calităţi nautice mai bune, şi o viteză maximă de 18 noduri.

Deşi rezultatele obţinute până în preajma anului 1884 nu sunt printre cele mai strălucite, deşi limitele de încadrare mai ales în privinţa tonajului sunt cu totul elastice, este interesant de a indica dotarea puterilor navale cu asemenea nave la acea vreme.

Astfel Rusia avea 115 torpiloare, Franţa 50, Olanda 22, Anglia 19, Italia 18 şi Austria 18.

Asupra Rusiei este interesant de semnalat:

a) Avea cel mai mare număr de torpiloare.

b) Majoritatea erau construite în străinătate şi la case diferite.

In ceiace priveşte ultima observaţiune, ea se menţine şi azi. Cu mult înainte de declanşarea războiului actual, U.R.S.S. a comandat armament de artilerie aproape la toate uzinele principale de armament din lume.

Odată materialul sosit a fost studiat din nou, s'au ales părţile cele mai bune pe cari le-au combinat ajungându-se la un material ce apare dela prima vedere cu totul ingenios şi original, ceiace este cu totul greşit.

Din cele de mai sus deducem că în acelaş timp cu desvoltarea torpilorului, se pune şi chestiunea contra-torpilorului.

In anul 1892 vom găsi diferite realizări de asemenea nave, nici unul nu depăşea viteza de 20 noduri.

Tipul reprezentativ este contra-torpilorul „Hazard" cu un deplasament de 1070 tone, 76,20 m. lungime, 9,30 m. lăţime şi o viteză de 19 noduri la 3734 C.P. Dacă comparăm aceste caracteristici cu acelea ale tor-

pilorului „Lightning", ne dăm seama că deşi deplasamentul şi puterea maşinilor au crescut considerabil, elementul viteză nu a progresat.

Cu toate acestea era necesară dezvoltarea contratorpilorului, ca o măsură faţă de creşterea numărului de torpiloare din acea vreme.

Intr'adevăr, puterile maritime aveau construite, în construcţie sau în stare de proect, respectiv numărul de torpiloare:

Franţa	210
Anglia	206
Germania	180
Italia	152
Rusia	143
Austria	161
Grecia	51
Olanda	50
Danemarca	34
China	32
Nov. Sued.	31
Turcia	30
Japonia	24
Spania	15
Brazilia	15

Prin realizarea torpiloarelor de tipul Hazard, am văzut că nu s'a obţinut o satisfacţie în ceiace priveşte viteza.

In anul 1894, prin amenajarea căldărilor cu tuburi de apă, Yarow lansează contratorpilorul „Hornet" care avea următoarele caracteristici:

Deplasament	220 tone.
Lungime	60,96 m.
Lăţime	5,79 m.
Pescaj	2,08 m.
Putere maşini	4000 C.P.
Viteza	27,6 noduri

Către finele veacului trecut tonajul contratorpiloarelor, viteza, armamentul şi puterea maşinilor cresc, încât ele devin mici crucişetoare.

Deşi prin lansarea torpilelor dela distanţe mai mari, procentul de lovituri în ţintă scade, formula „Cel mai mare este cel mai mic", este îmbrăţişată aproape pretutindeni.

In primul şi al doilea deceniu al veacului nostru ce puteau face torpiloarele încete faţă de contratorpiloarele rapide?

In timpul primului război mondial contratorpiloarele germane devenind destul de periculoase în apele Canalului Mânecei, Anglia ia hotărârea de a le opune nave cu un tonaj mai mic şi care au dat la probe în apă calmă o viteză de 33,5 noduri. Astfel s'a născut vedeta rapidă.

In capitolele ce urmează vom mai întâlni încercări de a construi şalupe purtătoare de torpile, toate însă sunt departe de vedeta rapidă apărută în timpul războiului mondial.

Din cele expuse anterior putem reţine următoarele:

a) Torpila automobilă, minunata maşină termică automată din vremurile noastre, a avut o mare importanţă chiar dela apariţia ei.

b) Primele experienţe au fost executate de ţări cu resurse mari. Marea Britanie a plătit brevetul 15.000 lire, sumă ce în anul 1864 era destul de mare.

c) Torpila a apărut chiar dela început ca o armă ofensivă şi pentru a avea un bun randament în utilizarea ei, a cerut un vas potrivit care se numeşte torpilor.

d) In primele timpuri când construcţiile navale şi aparatele motoare nu erau aşa de dezvoltate, astfel ca torpilorul să ofere o ţintă mică, o bună manevrabilitate, şi să posede în acelaş timp şi o bună stabilitate, a fost necesar ca tonajul torpilorului să fie destul de mare.

e) Concomitent cu dezvoltarea torpilorului, s'a dezvoltat şi vasul care să lupte contra lui, în consecinţă contratorpilorul şi care la început a fost numit impropriu crucişetor-torpilor.

f) Caracteristica esenţială şi comună a celor două tipuri de nave este viteza.

g) Inainte ca şi acum, dacă o putere navală oarecare scotea un tip nou de navă sau o navă care făcea parte dintr'o categorie existentă dar cu calităţi mai bune, puterea adversă experimenta imediat altă navă, la care se căuta realizarea unor caracteristici mai bune.

h) Inainte ca şi acum, când o putere maritimă se afla în inferioritate în ceiace priveşte un anumit tip de vas, faţă de o altă putere, atunci prima va folosi progresele technice pentru a construi un alt tip de navă pe care să-l opună cu folos.

i) Vedeta rapidă are o evoluţie ce este în strânsă legătură cu evoluţia celorlalte nave purtătoare de torpile.

II.

Am rămas cu vedeta rapidă la primul război mondial. Ea a fost utilizată de marina engleză în jurul coastelor şi cu o frecvenţă mai mare în apele Canalului Mânecei.

Germania deasemenea a utilizat-o pe toată coasta maritimă stăpânită de ea, în special pentru supraveghere şi pentru lupta contra submarinelor.

Pe aceiaşi linie merge şi Italia. Se poate spune cu drept cuvânt că italienii au excelat şi excelează în ceiace priveşte executarea atacurilor cu aceste vase.

In timpul primului război mondial marina italiană, a construit o serie de vedete, cu cari să atace flota austro-ungară adăpostită în baza navală dela Pola.

In esenţă acestea erau nişte mici ambarcaţiuni, care pentru a putea pătrunde prin plăşile de sârmă ce apărau intrarea, erau prevăzute cu foarfeci.

Cu o asemenea vedetă la 14 Mai 1918, italienii se îndreaptă spre Pola, fiind remorcată până în apropierea portului de un distrugător. După înlăturarea obstacolelor, ea a fost reperată şi scufundată de navele de pază. Ideia nu a fost abandonată.

In timpul acelui război două acţiuni sunt demne de relevat printre multe altele: scufundarea cuirasatului austriac: „Szent Istvan" şi atacul din baza navală rusă Kronstadt.

După anul 1918, toate ţările afară de Franţa şi Italia, nu au urmărit deaproape şi în mod continu îmbunătăţirea acestui tip de vas.

Mai târziu, Marea Britanie reia studiile şi experienţele, construind vedete rapide, dar mai întâi pentru a le livra ţărilor streine. Germania trecând la construcţia unei flote noui, nu putea neglija dezvoltarea vedetei rapide, având în vedere întinderea considerabilă a coastelor ei.

Trebuie să reamintim că asemenea unităţi au drept armă principală, torpila.

Contratorpilorul şi torpilorul, cu mult mai înainte au încetat de a avea ca armă principală torpila. Acestea pot acţiona atât cu torpila cât şi cu tunul şi de multe ori nu se poate preciza care este arma principală.

Care este situaţia vedetei rapide în actualul război?

Scopul principal pentru care a fost creiată, l'am vă-

zut mai înainte. In actualul război misiunile ce revin acestui vas s'au înmulţit, şi vor reeşi mai clar, prin înşirarea câtorva operaţiuni.

După publicaţiunile oficiale, la începutul anului 1942 existau aproximativ 342 vedete rapide, cari erau repartizate astfel:

U.R.S.S.	120
Italia	73
Anglia	46
Franţa	37
Germania	20
Spania	14
Suedia	10
U.S.A.	8
Finlanda	7
Egipt	4
Turcia	3

Eşalonarea construcţiilor acestor nave pe ani este următoarea:

1917—1920	8
1920—1930	9
1931	4
1932	—
1933	6
1934	2
1935	1
1936	10
1937	30
1938	17
1939	109
1940	4
1941	—
1942	22

In acest tabel nu sunt socotite vedetele ce aparţin U.R.S.S. asupra cărora se cunosc prea puţine date. Din ambele tabele, deducem că recordul de construcţie îl avem în anul 1939. In anii cari urmează, informaţiunile sunt confuze, disparate sau lipsesc cu totul.

Fiind însă obligaţi a admite că actualmente aceste nave se construesc în serie, trebuie să presupunem că producţia de război a crescut cu cel puţin de trei ori, faţă de producţia din timp de pace.

Am putea avea şi aici oarecari restricţiuni, având în vedere că şantierele navale sunt supuse în timpul de faţă bombardamentelor aeriene şi deci debitul ar putea deveni chiar zero.

Privind chestiunea mai de aproape vom constata că fiecare putere maritimă, are cel puţin trei stabilimente proprii unde îşi construesc vedete rapide.

Aceste şantiere, afară de câteva cazuri izolate, sunt printre cele mai puţin importante, posedând un utilaj şi o întindere cu totul neînsemnată, faţă de şantierele mari.

Având în vedere că majoritatea pieselor sunt construite la întreprinderi împrăştiate mult în interiorul ţărilor respective, montările acestor vase au mai puţin de suferit.

Cum este mai recomandabil?

Şantierele la cari se vor repartiza executarea montajelor, să fie multe sau puţine?

Războiul actual, cu pierderile materiale enorme, impune în acest domeniu, o fabricaţie de serie cari atrage după sine în mod automat normalizarea tuturor pieselor.

Comenzile se vor repartiza la un număr de şantiere restrâns, şi de mică importanţă, fiecare se va specializa într'un anumit timp, rămânând marile şantiere care actualmente sunt extrem de aglomerate, pentru construcţii de vase mari.

Să căutăm a expune acum câte ceva din caracteristicele vedetelor rapide.

In privinţa deplasamentului, avem două categorii şi anume: o categorie cu un deplasament de 6 până la 30 tone şi cealaltă dela 30 la 45 tone. U.S.A. are în general unităţile cu cel mai mare deplasament.

Lungimea variază între 15 şi 30 metri. Echipajul este cuprins între 5 şi 20 oameni.

Actualmente toate ţările au adoptat motorul cu explozie, ajungând ca unele vedete să posede până la 4000 C.P.

Combustibilul ce poate fi ambarcat variază dela 1,5 tone la 30 tone, dând o autonomie ce variază cu viteza de marş.

Progresul făcut în ceiace priveşte maşina cu ardere internă, dă posibilitatea ca actualmente să se poată obţine o viteză dela 35 la 50 noduri.

Armamentul cuprinde două categorii: armamentul de atac format din torpile ce se lansează din tuburi situate deobicei pe punte, grenade anti-submarine şi armamentul de apărare format din una sau două arme anti-aeriene, precum şi aparate fumigene.

In privinţa torpilelor, diferite ţări ce posedă asemenea nave, au adoptat calibrele: 450 mm., 456 mm., 500 mm. şi 533 mm. Nici o ţară în ceiace priveşte calibrul torpilelor, nu-l are unificat cu acela al navelor de suprafaţă. Aceasta se justifică mai mult prin aceia că s'a căutat ca la vedetele rapide, să se întrebuinţeze tuburile vechi, pentru care existau stocuri de torpile.

Recomandabil şi avantajos, este ca torpilele dela toate navele unei aceleaşi puteri maritime să aibă calibrul unificat.

Sunt numeroase argumente cari pledează pentru această afirmaţiune. Unul din cei mai mari duşmani a acestor vase este avionul, deaceia pentru lupta defensivă ele sunt înzestrate cu armament A.A. compus în general din mitraliere şi tunuri mici automate.

In general armamentul A.A. este instalat la pupa. La unele vedete, vom găsi câte o mitralieră chiar şi în prova, şi adesea una de un model destul de vechiu, la care s'a adaptat un afet pentru tirul contra avioanelor.

Unele ţări nu dau publicităţii dotarea vedetelor cu tunuri A.A. Anumite fotografii ce sunt în diferite reviste, ce au onoarea de a fi publice, trădează că tunurile A.A. sunt în general de 20 şi 37 mm.

Vedetele cari posedă ambele aceste tunuri, au pe acel de 37 mm. instalat la pupa şi cel de 20 mm. la prova.

Dăm cu titlu de informaţie caracteristicele tunului de 37 mm. instalat pe vedetele sovietice:

Tun 37 mm. Md. 1939.

Unghiul de tragere = — 5° până la + 85°
Unghiul de direcţie = 0° până la 360°
Viteza la gura ţevii = 900 m/sec.
Bătaia maximă orizontală = 8000 m.
Greutatea proectilului = 0,720 kgr.

Tunurile de 20 mm. A.A. sau mai bine zis mitralierele grele de 20 mm. A.A., au în general următoarele caracteristici:

Viteza la gura ţevii = 830 m./sec.
Bătaia maximă = 5000 m.
Greutatea proectilului = 0,128 kgr.
Cadenţa = 280 lov./minut.
Celelalte elemente ca mai sus.

In numărul viitor, vom arăta cum au fost folosite vedetele rapide în războiul actual.

Trei poeţi români

cântăreţi ai mării

de I. GR. PERIEŢEANU

De o cu totul aită natură, *Mărgăritarul bolnav* ne desvăluie atitudinea, de obicei cu grijă ascunsă de poet, a contemplaţiei pure :

Inchis adânc în fundul sipetului tăcut,
Lăptos ca o 'mpietrită broboană de colastră,
Pe'ngusta periniţă de catifea albastră
Tânjia mărgăritarul de-un dor necunoscut.

De-o boală neştiută zăcea, captivul ros.
O racilă ascunsă îl îmbâcsia cu ceaţă
Şi 'l pistruia cu pete subţiri, ca o albeaţă
Pe ochiu-i fără ape şi tot mai somnoros.

Bătrânul Gad zaraful, plângând cu dinadins
Işi cerceta comoara cea desmierdată zilnic,
Pe când mărgăritarul din ce în ce mai silnic
Mocnia ca o lumină ce-aproape e de stins.

Şi astfel nestematul se ofilia 'n sipet
Şi lâncezia 'n neştire, învăluit în scamă,
Dar nimeni nu putuse o clipă să-şi dea seamă
Ce taină dureroasă îl mistue încet.

Zadarnic o fecioară cu sufletul păgân
L-a aninat pe sâni-i bălani şi tari ca piatra:
El, ce trăise 'n vremuri pe piept la Cleopatra,
Zăcea posac şi rece acum, ca un bătrân.

Ingălbenit pe-alocuri, sfărâmicios, avar
Lăsa să se străvadă o zare tot mai slabă
Şi-şi oblojia lăuntrul şi inima-i bolnavă
Cu-o pojghiţă sbârcită şi tulbure de var.

Se închidea în sine osos şi aburit...
Ca floarea vie smulsă din umeda grădină,
Ne mai având adâncul cu seva lui marină
Crăpa, pierzându-şi lustrul, uscat şi jupuit...

Muria mărgăritarul cu stingeri şi alean,
Secat de-un dor năpraznic şi fără alinare
Şi 'n lunga-i agonie visa departe 'n mare
Un cuib de scoici bătute pe-o creangă de
[mărgean.

Aici visul predomină realitatea, căci dincolo de nostalgica chemare a mării, care bântuia sufletul împietrit al mărgăritarului, recunoaştem uşor, sub apollinica fluturare a poeziei, eterna problemă, a fiecăruia din noi, desrădăcinaţi din locuri şi din vremi, din sufletele pe cari le-am adorat, din propria-ne fugară tinereţe. Cu gingăşie de vis, poetul sobru se cufundă în tăcerea lucrurilor, transfigurând, în măiestrite stihuri, dureroasa aducere aminte a indealului, pe care îl vezi pierzându-se în sufletul tău. Niciunde versul d-lui Voiculescu n'a înflorit într'o mai curată viziune, ca în aceste strofe de chinuitoare altitudine lirică.

Dar, valoarea excepţională a poemului nu constă numai în problema propusă cititorului, ci, mai presus, în afinitatea psihologică pe care se susţine, încât ne doare parcă inima tot mai secată de dor a mărgăritarului bolnav.

Trecând peste poema *Ostrov încins de ape*, sugerată de imanenţa şi limitele fiinţei noastre, distingem poemul *Iisus pe ape*, ca o supremă împlinire al celui de al treilea mănunchi:

Isus umbla pe ape şi namile de valuri
Se prefăceau, supuse, în lespezi la picioare.
O pârtie, croită de-adreptul până'n maluri
Ii netezia ca'n palmă talazuri şi vultoare.

Departe'n sorbul lacom, cu vântul împotrivă,
Nevolnici, ucenicii uitase să se roage;
Corabia, o coajă de nucă costelivă
Trosnia în pumnii mării, clătinindu-se din doage.

Furtuna înteţită-i orbia cu praful apii
Şi pulberea amară le îneca gâtlejul...
Dar tot vedeau cum colo se umilesc nahlapii
Şi 'ntr'o cărare lină se schimbă 'ntreg vârtejul.

Şi, încleştaţi de spaimă cu mâinile pe funii,
Priviau cum uriaşa nălucă se tot duce:
Cu braţele în lături plutia 'n bătaia lunii
Trăind şi cer şi ape ca o imensă cruce —

Poezia nu se rezumă la pitoresc, ci trebuie privită în sensul ei adânc, ca o semnificativă tălmăcire a concepţiei poetice.

Exegeţii spun că, în faptul serii, privindu-l, din depărtare, cum se preumbla la marginea mării, discipolii au putut aievea vedea mersul lui Iisus pe ape. Miracolul s'ar mărgini, deci, la o simplă iluzie optică. Dacă raportăm însă fenomenul halucinantei apariţii, la conceptul dragostei şi credinţei, cum e şi cazul de faţă, imensa cruce vie simbolizează destinul omului îndumnezeit prin jertfa suferinţei.

Incă o trăsătură de maestru, cată a fi relevată, în întreaga desfăşurare strofică: acea atmosferă de nedeterminare, la graniţa incertă dintre vis şi vieaţă, prin care, subteran, curge firul de aur al inspiraţiei, ca o creştinească mărturisire a poeziei.

Intrezăriri aduce al doilea mare aport de marine voiculesciene. Trei sunt poemele, deosebite ca structură, în care freamătul noianului a fost iconit de vorbe: *Charon*, *Primăvara la Balcic* şi *Ţărm Clasic*. Dintre ele, prima este, după cum vom vedea, reprezentativă în lirica intimă a poetului.

Accentul marin, prin care debutează intelectualizatul vers din *Ţărm Clasic*.

Dorm luminoase stoluri de coloane,
In mare, şipote de trepte pier.

(I, 1—2)

nu mai e susceptibil de o interpretare alta decât sub unghiul împlinirii estetice.

Pentru amploarea şi magnificul ireal topit în realitatea peisagiului, *Primăvara la Balcic* se cuvine în întregime cunoscută:

Au isbucnit la Balcic nerăbdători migdalii
Deşi albastrul mării e încă tot sever.
De după coastă prinsă în linii de vitralii
A isvorît o barză şi curge albă 'n cer.

Descarcă'n port înalta corabie-a luminii
Sidefuri, aur, şaluri, aeriane-averi.
Hamali ţâşnesc din cheiuri de cum sosesc streinii,
Iau dealurile'n spate seninele poveri.

Golaşele cocoaşe se umplu de splendoare,
Uimit priveşte golful din cearcăn de ochi mari
Cum, strălucind, verzi, roşii, pestriţi, albaştri'n soare,
Pe râpi de vechi mătăsuri îmbobocesc Tătari.

Balcicul devenise, la noi, un adevărat refugiu al poeziei. Aproape că nu există artist de seamă, care să nu fi consacrat acestui minuscul port, cu dărnicie împodobit şi iluminat de amintirea unei mari regine, elogiul de vorbe şi culoare al artei româneşti. Aşa se face că, vremelnica lui înstrăinare, este oarecum paradoxal recâştigată în domeniul, de astă dată vecinic, al spiritualităţii noastre.

Recitind proslăvitoarea incantaţie a d-lui Voiculescu, stăpânit de contemplativa iradiere a pierdutului peisagiu de vis şi cântec, pentru întâia oară în viaţă am încercat un simţământ de regret în faţa frumuseţii şi gândurile m'au dus, departe, acolo unde înbătrânita-mi inimă sângerează pe culmile refuzului pur.

Cu această scurtă digresiune, să ne întoarcem la sus pomenitul *Charon*, marină de zile mari, care face cinste, nu numai autorului, dar însăşi literaturii române:

Corsar al cărnii, pururi pe mările ei joase
Intre oftări de înger şi'ntre scrâşniri de dinţi
Am străbătut cu ştele'n catargele voioase
Bosforul alb şi dulce al tainelor fierbinţi.

Plăceri încoronate, şirag de triste mumii
Sub piramida vremii în aur v'am culcat
Şi migălii zadarnic, o paradis al lumii,
Să te deschid cu cheia frumosului păcat.

Pe cine-l svârle spuma cu Nordul tot în spate
Şi încoifat cu noapte în loc de prădăciuni?
Din marele cutreer cu vise înecate
Aduc un fir de algă făcută cu minuni...

Tot cerul dintre braţe s'a şters... Pe-un ţărm de [iască
Un pusnic ars de lună încovoiat şi gol
Impotomolit în gânduri aşteaptă să sosească
Ursuzul moş de umbră cu luntrea de-un obol.

Parcimonios cultivată, pasiunea a deslănţuit poemul în florala-i minunată goliciune, ademenind în cuvinte neîntinatele frumuseţi ale visului.

Charon e o lamentaţie după paradisul pierdut al dragostei. Abia acum cunoaştem majorele posibilităţi ale neîntrecutului stilist, care e dl. Voiculescu.

Descompus, poemul prezintă o romantică incidenţă creatoare: în primele două strofe se deschid toate comorile trecutului, într'o simetrică iconostază; pe când întâiul cuatren fierbe încă în mierea încoronatelor plăceri, al doilea coboară în desiluzia frumosului păcat. Apoi, iată-l din nou pribegind, pe îndrăgostitul corsar al cărnii, în noaptea strofei a treia, ce corespunde, în economia întregului, fiziologiei deficienţe care urmează sărbătoreasca împreunare. Din tot ce-a fost, rămânem cu firul minunat — de algă, de vis — al amintirii, care înfiorează versul cu-o negrăită frumuseţe. Iar târziu când bosforul alb şi dulce al tainelor, devine un ţărm de iască, lipsit adică de primăvara îmbelşugată a iubirii, strofa ultimă ni-l înfăţişează aşteptându-şi sfârşitul ca un străin pustnic al renunţării, metamorfozat de gânduri şi regrete.

Dincolo de aparenţa marină, tematica versului oglindeşte, odată cu singulare experimentări sufleteşti, spre deosebire de *Luceafărul* lui Eminescu care se înalţă într'o superbă şi eternă izolare, dramatica frângere a devenirii noastre sentimentale.

Cu acest poem de ucigătoare tristeţe, repovestindu-se cu atât elan, poetul îşi rezervă asupra confraţilor săi, un imprescriptibil drept — întru identitate.

Eşită din botezul de sânge şi de slavă al marelui război, arta d-lui V. Voiculescu semnifică, pe lângă mărturia unei nobile suferinţi, o poetică şi sufletească aderare la românism.

O predilecţie a d-sale pare a fi restituirea unui pierdut tezaur de bătrâneşti cuvinte; o seamă de alese cuvinte, în bună parte ignorate chiar de dicţionarele noastre linguistice, dar pe care, cu o neostenită dragoste le-a încrustat pe firmamentul poeziei. Istoria literaturii va să se preocupe, desigur, şi de această însemnată şi augustă funcţiune a cărturarului în păstrarea limbei strămoşeşti.

Dintre marinele d-lui *Ion Pillat*, vom stărui asupra ciclului de căpetenie, *Versuri pentru Balcic*, din volumul *Ţărm Pierdut*, semnificativ şi important pentru cine caută să pătrundă splendoarea unor pierdute meleaguri româneşti.

Pe ţărmul Mării Negre, la Balcic, iubita noastră regină Maria şi-a coborât visul în realitate, construindu-şi, asemeni străvechilor Doamne, un refugiu suveran, în care a căutat să-şi odihnească, în mijlocul frumuseţii, slăviţii ei ani din urmă. Acolo unde natura însăşi a voit parcă să se'ntreacă pe sine, regina a pus la contribuţie toate marile-i resurse spirituale, pentru a spori farmecul cadrului de granit şi verdeaţă al reşedinţei sale preferate şi a înălţat sfânt locaş Domnului, — ca o materializare menită să evoce de-a-lungul vremilor sufletul ei pios, — biserica *Stella Maris*.

Un alt stil de viaţă domneşte în priveliştea însorită, ce se profilează sau se reflectă în azurul îngemânat al coastei de argint. In pictură, Steriade, Dărăscu, Kimon Loghi, Şirato, Florian, Mutzner, Lucian Grigorescu, Rodica Maniu, Arnold, Maria Brateş-Pillat şi alte strălucite talente, au produs un reviriment la noi, în arta coloritului şi a expresiei, filtrând prin prizma sufletului lor fireştile comori ale acestui încântător ţinut.

Ion Pillat, făurind cântecul din ce în ce mai pur al cuprinsurilor româneşti, se simte în deosebi atras de înminunarea pe care i-o oferă cadrul oriental al ţării.

In ciclul versurilor pentru Balcic, expresivul port ocupă el singur o pătrime a volumului. In douăsprezece poeme d-sa ne dă poate cea mai deplină realizare a subiectului, căci Balcicul înseamnă nu numai o împlinire a creaţiei sale, dar şi a poeziei locale pe care a surprins-o între aspectele specifice ale versului.

Odată cu schimbarea peisajului „rodit cu cerul toamnei argeşene" sau vibrând încă în amintirea Moldovei

natale, poetul, în poema *Implinire,* deschizând ciclul, se întoarce către o nouă viziune „pe ţărmul vrăjii regăsit în lume". Iar aceste „ceruri schimbătoare" nu-s oare svonirea sufletului care se regăseşte şi el în plenitudinea frumuseţii?

Balcic încins cu ziduri de cenuşă,
Balcic cuprins cu murmur de fântâni,
Incununat cu ceruri de brânduşă
. . . . . .
Loc sfânt, ca tinereţea de senin...
(Ţărm pierdut, Balcic)

Deodată cântăreţul se găseşte în plin trecut:

. . . . . *cetatea*
Smochinelor şi-a pietrii,
. . . . . .
Cu marea mai bătrână decât toate...
(Idem, Balcic Lunar)

Apoi, revine parcă beat de frumuseţe pe cărările exuberante ale visului :

Pe drumul de la vii pe unde marea
Se vede ca un lan de stânjenei,
Purtând lumina serii între ei.
(Idem, Sarcofag tracic)

Balcicul a stârnit imaginile, făcându-le să se înaripeze ca un stol de albe porumbiţe, vrăjite de glasul frumuseţii. Versul capătă ample şi delicate sonorităţi, realitatea şi visul se îmbină pe nesimţite în transfigurarea peisagiului marin.

Privind vieaţă de acum, poetul distinge uşor urma trecutului păgân şi versul său renaşte împodobit de înflorirea mitologiei greco-latine, ca în Dionysopolis :

Terasele coboară către mare
Cu pasul de-armonie împlinit,
Purtând pe tava de aramă floare
Şi rodul sudic toamnei ce-a venit
Cu pânze roşii pe străvechea mare
In cinstea zeului de altă dată...
(Idem)

Frumuseţea se limpezeşte printre meandrele trecutului, pe care poetul îl consideră ca pe o îndepărtată a lui amintire.

N'am pomenit încă de suprema realizare a ciclului, una din cele mai splendide podoabe ale scrisului nostru în genere, poemul Stella Maris. Celelalte versuri pentru Balcic sunt doar fundalul de armonie pe care se înscrie stelata unduire a cântecului suav şi pur, pentru care cel mai bun comentar înseamnă o integrală citare :

La plaja liniştită când stelele înnumeri
Coboară pe poteca pustie sub smochin
Colina, cumpănindu-şi isvoarele pe umeri,
Ca o fecioară greacă purtând urciorul plin.

Pârâiè în şoptire ascund prin seara sură
Străvechile tulpine cu tinere mişcări;
Treptat mai şters amurgul, în ritmică măsură,
Sandala de lumină o joacă peste mări.
Oglinzi se sparg cu sgomot şi se refac pusderii,
Colina se ridică pe cerul tot mai clar,
Când le aştern pe piatră poverile durerii,
Privind cum creşte steaua pe valul solitar.
(Idem)

Subiectul poemului e cât se poate de simplu: poetul priveşte, pe înserat, cum se proectează în zare linia sinuoasă a unei coline şi ne redă ritmul lăuntric care întovărăşeşte efuziunea lui lirică, trecând dela contemplaţia naturii la frumuseţea transfigurată a statuei eline cu care se aseamănă linia ce curge la orizont. Intr'o tăcere de basm cuvintele încep să cânte. Imaginile se perindă, învăluitoare, cu solemnitate aproape mistică, vizuale, ca în prima strofă, şi auditive, în cele dintâi versuri din a doua şi a treia strofă, ele reînvie natura într'un suprem efort de contemplaţie, care s'ar putea schematiza astfel:

Colina, cumpănindu-şi isvoarele pe umeri,
. . . . . .
. . . . . *amurgul* . . . . .
Sandala de lumină o joacă peste mări.

Desperechiate, versurile îşi pierd svonirea pe care o au în forma cuatrenelor originare, unde nestematele cuvintelor s'au încrustat măestrit şi natural, ca în orice operă desăvârşită. Abia în ultima strofă, a treia, pastelul se apropie de starea sufletească a poetului, fără a părăsi însă elementul descriptiv: undele se sparg de ţărm, în timp ce, inversându-şi superb rolurile, colina urcă pe cer şi steaua coboară pe valul solitar, Steaua Mării. Peisajul acesta real, întrerupt doar de şopotul isvoarelor sau de vuetul valurilor, păstrează nealterate graţiile reveriei din care a purces în lumina creatoare a spiritualităţii româneşti.

Şi în ceasul de taină al înserării, ca o înseninare a peisajului îndoliat, visul poetului descinde pe lespedea sub care deapururi va tace inima reginei fuzului românilor, pe când steaua nemuririi ei se spovedeşte în marea pe care a iubit-o.

Rezumând, însăilarea aspectelor marine a fost, pentru noi, un prilej rar de a proslăvi marile realizări ale grupului tradiţionalist, Nichifor Crainic, V. Voiculescu şi Ion Pillat.

Prin prospeţimea şi simpla claritate a formei, dl. Nichifor Crainic reaminteşte literaturii noastre perfecţiunea eternă a poeziei.

Versurile d-lui V. Voiculescu sunt ca un bronz. Adeseori, citindu-l, mi-am amintit de încordarea masivă a gândirii, ce caracterizează împietritul vis al divinului Angelo.

Datina străbună îşi caută locul în stihurile d-lui Ion Pillat. El nu se îndreaptă spre mare ca un simplu privitor, sau ca un poet de necontestat talent, ci, cum însuşi o spune atât de frumos: „în spate purtând ţara" cu ceeace ea reprezintă mai românesc în peisagiu şi cuprins.

Marile premii naţionale de poezie, cari, dela 1936 încoace, au încununat ca lauri tustrele frunţile încărunţite ale poeţilor până acum elogiaţi, n'au făcut decât să consfinţească, în mod oficial, unanima învestitură de mari poeţi români, pe care cititorii le-o acordaseră, cu binemeritate elogii, de-alungul ultimului pătrar de veac.

OCEANUL PACIFIC

de **C. Amiral C. NEGRU**

Originea populaţiunilor indigene

Războiul din Pacific ne aduce în auz prin Radio, în scris prin reviste şi gazete, operaţiuni de câştig şi pierderi de insule şi arhipelaguri din marele ocean, încât cred necesar să reîmprospătăm pentru cititorii revistei „Marea Noastră" cunoştinţele deja căpătate, prin câteva consideraţiuni, foarte sumare, asupra câtorva arhipelaguri din marele ocean, despre care auzim mai des.

Numeroase studii s'au făcut cu privire la originea indigenilor ce locuesc insulele Pacificului. Unele au emis ipoteza că aceşti locuitori sunt veniţi din America, ipoteză grea de admis, întrucât sunt cel puţin 6.000 de km. între coasta Americii (Peru) şi arhipelagul cel mai apropiat al insulelor Marchize, şi întrucât spaniolii la stabilirea lor în America au găsit insulele Juan Fernandez şi Galapagos, cele mai apropiate de America, fără locuitori. In afară de aceasta, vechile populaţiuni ale Americii nu erau popoare maritime, mijlocul lor de locomoţiune pe mare era numai nişte plute greoaie cu pânze, faţă de pirogile polineziene uşoare şi iuţi.

In general, se admite că popoarele Pacificului au venit dinspre apus, din sudul oriental al Asiei, de unde şi-au luat sborul, ca nişte roiuri de albine, înspre răsărit în Pacific, şi înspre apus spre Oceanul Indian şi Madagascar.

Când s'a produs prima migraţiune.

Primele migraţiuni — spun unii cercetători — au avut loc în Plaistocen, epocă ce aparţine quaternarului, pe care încă îl trăim, epocă în care geologii spun că s'au rupt şi istmurile europene: Dardanele, Bosforul şi Pas de Calais. In această epocă au dispărut din Europa: leul, hiena, ursul cavernelor, elefantul, rinocerul, hipopotamul. Această primă migraţiune a fost compusă din Tasmanieni şi Australieni, rasă negroidă şi care a ocupat Melanezia de azi. In arhipelagul Noilor Hebride se găsesc şi azi armele lor caracteristice, boomerang-ul.

A doua migraţiune a fost a Melanezienilor, rasă mai evoluată ca cea dintâi, şi ei popor negroid, diferit de negrii din Africa, cu părul frizat, dar nelânos, pielea de culoarea ciocolatei, dar nu neagră, şi care s'au întins în Pacificul Occidental, până aproape de Noua Zelandă. In general, Melanezienii sunt împărţiţi în două: Papuaşii, care în limba lor însemnează cârlionţ, şi se găsesc mai cu seamă în insulele Salomon, Noua Guinee şi Noua Caledonie; şi Melanezienii propriu zişi, care s'au răspândit până în America, fiind înrudiţi ca limbă cu popoare ce locuiesc dela Oregon până la Istmul Tehuantepec (Mexic).

Al patrulea val ar fi format de Polinezieni, aceşti Fenicieni ai lumii orientale, şi Indonezieni, popoare cu tenul deschis şi părul neted, sălbateci albi, a căror origină ar fi din orientul caucazian, şi elemente galbene malaeze. Atât Melanezienii cât şi Polinezienii nu sunt separaţi printr'o limită precisă, între zona neagră şi cea albă se găseşte o zonă, să-i zicem gri, care populează arhipelagurile: Caroline, Gilbert, Bismark, Salomon, Santa Cruz, Noile Hebride, Loyality, şi Fidgi.

Indonezienii, fraţi cu Polinezienii, s'au stabilit în Polinezia occidentală sau Micronezia; popoare cu culoare variind dela brun clar, la brun arămiu şi la negru, cu părul când lins, când cârlionţat, ceeace arată amestecul lor cu Negritos, cu Melanezienii şi Papuaşii.

Migraţiunile au fost maritime.

Aceste migraţiuni n'au putut fi decât maritime, întrucât geologia nu ne permite să emitem ipoteza că mari schimbări terestre în Pacific ar fi avut loc în timpuri apropiate, şi că prin urmare mulţimea acestor arhipelaguri, pe care se găsesc aceste popoare, s'ar fi produs în timpuri recente. Ei n'au putut veni decât dinspre apus, de prin arhipelagurile asiatice, după ce au stat timp şi timp în Indochina şi India. Mulţi cercetători se miră că aceste migraţiuni pe apă s'au putut efectua în sens invers vânturilor şi curenţilor dominanţi în Pacific, dela răsărit la apus. Cum au putut ei emigra dela apus spre răsărit? se întreabă aceşti cercetători. Se uită însă că vânturile nu au totdeauna constanţa pe care le-o atribue meteorologia, iar curenţii marini curg şi ei câteodată contrar direcţiei obicinuite şi că în unele din aceste întoarceri pe dos a vânturilor şi curenţilor, au putut avea loc migraţiuni. Alţi cercetători au admis, ca să explice popularea oceanului voiajele involuntare, întrucât se cunosc numeroase cazuri de pirogi împinse de vânt în afară de drumul voit şi aruncate în insule foarte depărtate. In 1833 o joncă dela Yedo (Japonia) a fost aruncată tocmai în Honolulu (Haway), peste 7.000 de km. Nu există insulă în Pacific pe care să nu se găsească o pirogă asvârlită de vânt la distanţă enormă. Intrebarea e, cum s'a putut popula o suprafaţă de mare, atât de imensă când aceste pirogi, asvârlite de vânt, erau numai cu marinari bărbaţi, fără femei. Aşa că trebue să admitem migraţiunea în massă, voită, şi care ne arată aptitudinile maritime ale acestor polinezieni, a căror cunoştinţe geografice şi astronomice au fost puse în evidenţă de Cook. Tahitianul Tupays a desenat pentru Cook o hartă care, deşi nu exactă, arată totuşi că insularul cunoştea arhipelaguri şi insule foarte depărtate de Tahiti. Pe de altă parte, pirogile polineziene de care se serveau ei în războaiele lor măritime, şi în navigaţia lor aventuroasă, erau adevărate corăbii, cu punte, luau 150 la 180 de oameni şi ţineau marea mai bine decât corăbiile europenilor, aşa încât nu e de mirare că ei navigau pe distanţe enorme: dela Fidgi la Noua Zelandă, 1775 km., dela Haway la Insulele Marquise şi Samoa, 3.500 km., etc. Şi de ce nu am admite că aceşti Fenicieni ai Pacificului puteau să străbată astfel de distanţe, cu pirogile lor nerăsturnabile, când căpitanul Blych părăsit într'o barcă de echipajul lui de pe „Bounty", revoltat, a săvârşit extraordinara odisee, care l-a dus din insulele Societăţii la Timor, traversând astfel Pacificul pe o distanţă de 12.000 km.

O altă probă că migraţiunile au fost maritime este uniformitatea civilizaţiei şi a limbei polineziene. Indigenul May din Tahiti, care acompania pe Cook, s'a înţeles foarte uşor cu cei din Noua Zelandă (peste 2.500 de km.); azi e deajuns câteva zile pentru un hawaian, să se înţeleagă cu un tahitian la peste 4.000 de km

Cauzele migraţiunilor şi epoca lor.

Nu se cunosc cauzele acestor migraţiuni; tradiţiunile indigene spun că multe erau datorite şefilor lor învinşi şi care luau cu ei şi pe partizanii lor; alte ori migraţiunile se datorau excesului populaţiei. Tradiţia în insulele Gambier spune că preoţii indigeni trimeteau numeroşi tineri către răsărit, în căutarea de pământuri nouă; îmbarcaţi pe nişte plute formate din trunchiuri de arbori, numite paepae, şi cu singura provizie apă şi o pastă din fructul arborelui de pâine, au ajuns până în arhipelagul Tuamotu şi Pitcairn.

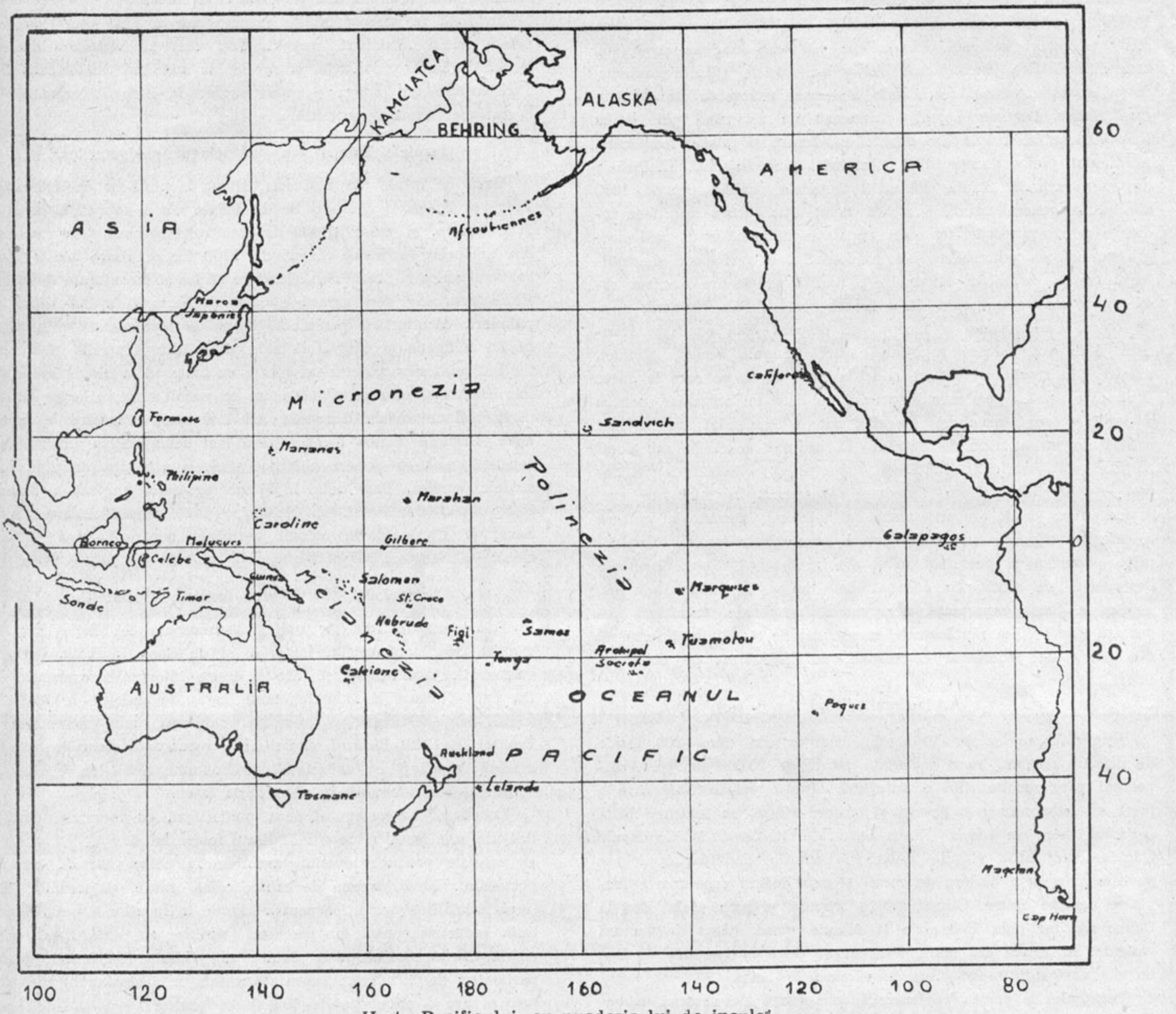
Epoca acestor migraţiuni ar fi după tradiţiile indigene, păstrate de cântăreţii lor, de menestreli, pe la 827 î. Chrs. pentru insulele Marquise; în Tahiti în secolul 9—11; în Fidgi şi Samoa secolul 10—12; Noua Zelandă 14-15. Uniformitatea civilizaţiei în Polinezia ne face să admitem că migraţiunea lor în diferitele arhipelaguri e recentă, întrucât, se pare că timpul trecut în diferitele insule, nu a fost prea lung pentruca acţiunea pământului şi a climei să-i fi influenţat, diferenţiindu-i.

Arhipelagul Insulelor Salomon.

Se întinde dela nord est la sud vest pe două rânduri de insule, între Noua Guinee şi Noile Hebride, însumând o suprafaţă de 44.000 de km. p. şi cuprinde principalele insule: Bougainville, Choiseul, Isabel, Noua Georgie, Malayta, Gudalcanar, etc. Un pământ de aluviuni amestecat cu cenuşe din erupţiile vul-

canice, şi un climat umed şi cald, fiind situate pe latitudinea 8° sud, dă acestor pământuri o vegetaţie bogată în păduri şi plante cu esenţă tare: cuişoare, ginbimbre. Populaţia indigenă se compune din două elemente deosebite: Negritos, resturi dintr'o rasă primitivă, şi papuaşii pe litoral, la fel cu cei din Noua Guinee şi antropofagi ca şi ei, de o abilitate marinărească fără pereche. Părul lor încreţit şi sbârlit îl decolorează cu calce, şi-l împodobeşte cu un pieptene de bambu, împopoţonat cu pene roşii, o diademă de scoici albe, un colier de dinţi de câini, pandantive de sidef, cu inele pe braţe şi picioare, cu nişte cilindri respectabili de lemn, agăţaţi de urechi ca cercei, o pană de papagal în vârful nasului şi o bucată de sidef în păretele nasal, toate formează găteala lor obicinuită. In centrul fiecărui sat al lor se află o casă mare comună, în care femeile nu pot intra, şi în care încăpere se ard prizonierii de răsboi, ale căror capete se păstrează ca trofee.

duri mari şi apăsătoare, ploi abundente, din care cauză fluviile sunt numeroase şi torenţiale, păduri exuberante, culturi tropicale: orez, bumbac, trestie de zahăr, tutun. In măruntae: aur, metale industriale, cărbuni. Populaţia se compune din Negritos spre interior, Malaezi spre litoral şi cei mai numeroşi Papuaşii. Olanda are dela 1828 partea occidentală a insulei cu 350.000 km. p. din care-şi trag nuca muscadă şi perlele. Englezii stabiliţi în insulă dela 1885 în faţa Australiei au fundat port Moresby, pentru care care Japonezii dau azi lupte de cucerire. Spre Nord est se întindea colonia germană Impăratul Wilhelm de 180.000 km. p. fundată în



Harta Pacificului, cu pusderia lui de insule

Noua Guinee sau Papuaşia.

Insulă în Melanezia, la nord de Australia, de care e separată prin strâmtoarea Torres, lungă de 2350 km. largă de 675 km., insula are o suprafaţă de circa 786.0000 km. p.; după Groenlanda e cea mai mare insulă de pe glob. Golfurile tăiate de natură îi dau înfăţişarea unei păsări gigantice. Climatul ecuatorial: călduri mari şi apăsătoare, ploi abundente, din care cauză fluviile sunt numeroase şi torenţiale, păduri exuberante, culturi tropicale: orez, bumbac, trestie de zahăr, tutun. In măruntae: aur, metale industriale, cărbuni. Populaţia se compune din Negritos spre interior, Malaezi spre litoral şi cei mai numeroşi Papuaşii. Olanda are dela 1828 partea occidentală a insulei cu 350.000 km. p. din care-şi trag nuca muscadă şi perlele. Englezii stabiliţi în insulă dela 1885 în faţa Australiei au fundat port Moresby, pentru care care Japonezii dau azi lupte de cucerire. Spre Nord est se întindea colonia germană Impăratul Wilhelm de 180.000 km. p. fundată în 1888 cu capitala Finschhafen, pe golful Huan, într'o baie adâncă şi bine adăpostită. Prin pacea dela Versaille posesiunea germană a fost luată de englezi.

Noile Hebride.

Cele 37 de insule care formează arhipelagul Noilor Hebride cu o suprafaţă de 15.157 km. p. sunt înconjurate de numeroase stânci de corai, vulcanice, muntoase, umede, bogate în torenţi ce dau peşte; vegetale ale zonei toride, păduri de teck, lemn de roză, gaiac, un lemn tare şi răşinos, nuca de cocos, porumb, tutun, cafea; cu o populaţie de circa 73.000 locuitori, în cea mai mare parte de rasă papuaşă. Indigenii au oarecare gust artistic, le

place dansul, muzica şi sculptura. Câteva sute de europeni, francezi, s'au fixat în insulă cu toată nesănătatea climatului. In 1885 Franţa anexează arhipelagul, dar în urma reclamaţiunilor coloniilor engleze australiene, Anglia obţine condominiu, adică dreptul de suveranitate exercitat în comun de ambele puteri, în 1887. Viti, insula cea mai centrală şi mai bine exploatată e complet franceză. Dintre cele mai importante insule din grupul Hebridelor citäm: Espirito Santo, Manicolo, Ambryn, Epy, etc.

Noua Caledonie.

Posesiune franceză în Melanezia, situată la 1400 km. răsărit de Australia, între 20° şi 22°24' latitudine sud şi 161°41' şi 164°43' longitudine est, cu o suprafaţă de 18.000 km. p. şi circa 30.000 locuitori indigeni. Insula are 400 km. lungime şi 40—50 km. lăţime. Este înconjurată de o barieră de stânci coraliene. Intre coastă şi stânci se întinde un canal navigabil. La 80 km. spre răsărit insulele Loyality formează un alt rând paralel cu Noua Caledonie. Insula are o climă sănătoasă şi relativ temperată. Anotimpul ploios începe din Decembrie până în Mai. Cicloanele nu sunt rare în insulă. Pădurile tropicale ocupă aproape 1300 km. p. In general insula e săracă în vietăţi: câteva mamifere indigene şi câteva păsări ici colo. Populaţia indigenă e de rasă neagră curcită cu polinezieni. Neocaledonianul e agricultor şi recoltează trestia de zahăr, ignamul, (o plantă agăţătoare a cărui rădăcină foarte voluminoasă dă o feculă comestibilă), bananul, nuca de cocos. Canibalismul a început să dispară dela ocupaţia franceză. Indigenii fabrică rogojini, coşuri, fringhii, securi, măciuci, prăştii. Din trunchiuri de arbori îşi scobesc bărci, pe care le unesc două câte două şi pe care le prevăd cu câte un balansier, pentru a le face nerăsturnabile. Fiecare trib e comandat de un şef asistat de un consiliu de bătrâni. In ordinea erarhică, sub acest consiliu vin: vrăjitorii, luptătorii, poporul şi sclavii. Situaţia femeii e inferioară. Noua Caledonie e bogată în mine de aur, aramă, fier, crom, cobalt, nichel şi cărbuni. Principala cultură e cafeaua, tutunul, ananasul, banana, porumbul, fasolea. Exploatarea pădurilor şi pescuitul au şi ele importanţă. Noua Caledonie descoperită de Cook, fu anexată de Franţa în 1853 şi în ea, Franţa a făcut experienţa unei colonizări penale, trimiţând deportaţii din 1870 şi răufăcătorii, care, fiind de o calitate inferioară, din punct de vedere al colonizării, au îndepărtat pe coloniştii liberi.

Arhipelagul Fidgi.

Arihpelag englez în Melanezia, compus din circa 200 insule de diferite mărimi, cu o suprafaţă totală de 20.000 km. p. Arhipelagul pare rezultat din o puternică erupţie vulcanică şi care a lăsat ca urme numeroşi geiseri şi cratere stinse, cu înălţime până la 1.500 mtr., în insula Vanua-Levu şi Viti-Levu. Micile insule fidgiene sunt atoli (insule inelare de corail) madreporice, legate cu cele mari prin bariere de corail şi care închid zone foarte frumoase de ape calme. Climatul este tropical şi uscat dela Mai la Octomvrie, iar dela Februarie la Martie umed, bătut de furtuni violente. In insula cea mare, Viti, curge pe o lungime de 60 km. un râu navigabil în apropiere de vărsarea în mare.

Vegetaţia în partea răsăriteană, mai ferită de vânturi, e bogată; aci creşte: santalul, curmalul, arborele de pâine, ignamul, ananasul, bananul, bumbacul, etc., In mare se pescuiesc perle. Descoperită de Tasman la 1643, recunoscu în 1874 suzeranitatea Angliei. Are o populaţie de circa 120.000 de locuitori Indigeni, papuaşi amestecaţi cu tongaleni şi vreo 2000 Europeni.

Arhipelagul Santa-Cruz.

Arhipelag englez în Melanezia, situat la nord de Nouile Hebride.

Intre o infinitate de insuliţe, cuprinde şi 7 insule mai mari, din care principala Santa-Cruz are 560 km. p., Vanicoro de 164 km. p. devenită celebră prin aceia că aci a fost masacrat de Indigeni, în 1785, La Perouze, celebrul navigator francez, însărcinat de Ludovic al 16-lea cu un voiaj de descoperiri. Suprafaţa totală a arhipelagului e de 938 km. p. şi vre-o 5—6000 de indigeni melanezieni amestecaţi cu maorii, încă foarte sălbatici.

Arhipelagul Tonga.

Numit încă şi Insulele amicilor, situat pe 18°1'—22°25' latitudine sud, 176°—178°24' longitudine vest, se compune din aproape 100 de insule cu o suprafaţă totală de 1000 km. p. Se bucură de un climat cald, ploios, dar sănătos. Toate insulele sunt zguduite de comoţiuni subterane, care, din timp în timp, fac să apară şi să dispară în larg vulcani marini. Se produce: nuca de cocos, trestia de zahăr, arborele de pâine, santal, păsări şi porci în abondenţă, peşte pe ţărmul mării. Ca toţi polinezienii, Tongalezii dispar, încât în timpurile noastre nu cred să fie mai mulţi de 15.000 oameni, frumoşi, robuşti. Femeia e reputată ca frumoasă.

In 1643 fu descoperită de Tasman, iar în 1698 veniră în arhipelag primii misionari creştini. Toţi cari au vizitat arhipelagul laudă bunătatea populaţiei şi rarele lor atitudini intelectuale. Dela 1899 arhipelagul Tonga e supus englezilor, care au organizat aci o statiune navală importantă.

Insulele Samoa sau Arhipelagul navigatorilor.

Grup de insule din Polinezia, situat la nord-est de Arhipelagul Fidgi şi Tonga, e compus din 14 insule, cu o suprafaţă totală de 2787 km. p. şi vre-o 37.000 de locuitori, samoani. Cea mai mare din arhipelag e insula Savai de 1700 km.p. Toate aceste insule sunt vulcanice şi presărate cu cratere stinse şi înconjurate de atoluri. Flora insulelor deşi săracă e însă exuberantă, având păduri de palmieri, cocotieri şi pandanos. Fauna e reprezentată prin câteva păsări indigene şi câteva animale aduse din Australia şi Europa.

Indigenii sunt polinezieni curaţi, cu toate că în câteva insule s'au încrucişat cu papuaşii. Până acum un secol moravurile lor au fost puţin influenţate de Europeni, azi însă sunt convertiţi la cristianism. Insulele Samoa formau până mai acum câţiva ani un regat constituţional, cu camera nobililor şi aceia a reprezentanţilor, după modelul englez. Puşi dela 1887 sub protecţia engleză a Statelor Unite şi a. Germaniei. In Noembrie 1899 cele două mari insule Savai şi Upulu devin colonii germane, pentrucă după 1918 să treacă sub englezi.

Arhipelagul Taiti sau Insulele Societăţii.

Descoperit în 1605 de Quitos, recunoscute de Walles in 1767, vizitate de Boungainville în 1768, şi de Cook in 1769. Certurile misionarilor protestanţi şi catolici aduse intervenţia comandantului Du Petit-Thouars şi semnarea unui tratat de amiciţie în 1838. Intrigile engleze avură ca rezultat stabilirea unui protectorat al Franţei în 1842. Refuzul insulei de a recunoaşte clauzele protectoratului se sfârşi cu abdicarea lui Poumare al V-lea în 1820 şi anexarea arhipelagului în Decembrie 1880.

Locuitorii arhipelagului sunt polinezieni, cu moravuri dulci şi liniştite, dar leneşi şi de o moralitate foarte largă.

Insulele produc: ignanul, arborele de pâine, cartofi, bananul, portocalul, lămâi, trestie de zahăr, cafea, tutun, şi porumb. Creşterea animalilor domestice pentru nevoile indigenilor e puţin desvoltată. Industria constă din pescuitul stridiilor cu perle. Insula principală din acest arhipelag Tahiti, sau Othaiti, se întinde pe un perimetru de 192 km.; suprafaţa totală a arhipelagului de 1042 km. p. are o populaţie de 10.000 de locuitori.

Port Fhaeton e punctul de sprijin al flotei.

Arhipelagul Tuamoto.

Numit încă şi insulele joase, cuprins între 14° şi 23° latitudine sud, 138°—151° longitudine vest. Pe o suprafaţă totală de 900 km. p., cuprinde un stol de insule şi atoluri madreporice.

Climatul are un sezon ploios dela Noembrie la Martie, cu temperaturi moderate şi salubritate apreciată. Natura solului exclude culturi regulate. Pandanus, cocotierul, constituiesc principala vegetaţie, la care se adaogă, ca izvoare de alimentaţie, fauna marină foarte bogată. Europenii au introdus porcul, câteva păsări şi câinele, considerat de indigeni ca bun de mâncare. Locuitorii de aceiaş rasă cu Tahitienii sunt pescari îndemănatici şi marinari fără pereche. Populaţie evaluată la vre-o 5000 de locuitori este în descreştere. Descoperite în secolul al 18-lea, insulele erau în re-

laţiuni cu Thaiti, din care regii indigeni îşi recrutau garda lor. In 1842 insulele urmară soarta suzeranilor indigeni şi trecură sub protectorat francez. De când au fost anexate complect, insulele formară, împreună cu insulele Gambier, două districte coloniale. Pentru Franţa interesul mare al acestor posesiuni este numărul mare de adăposturi excelente ce au pentru flotă.

Arhipelagul insulelor Marchize sau Nuca Hiva.

Arhipelag francez în Polinezia, situat la 1200 de klm. nord-est de Tahiti. Se întinde pe o lungime de 360 de km., având o suprafaţă de 1270 km. p., cu vre-o 4500 de locuitori; cuprinde 12 insule. Umiditatea e foarte mare, mai cu seamă în insulele din nord Nuca Hiva şi Uauca. Climatul e cald dar sănătos.

Vegetaţia cuprinde: cocotierul, bananul, portocalul, trestia de zahăr, bumbacul, lemnul de construcţie nu lipseşte, scoicele cu perle sunt abundente, vite abundente şi de calitate. Indigenii sunt oameni foarte buni şi frumoşi, sunt însă în descreştere. Arhipelagul a fost descoperit în 1595 de Mendana, care l-a botezat Marchezas de Mendoza. Vizitat în 1791 de Marchechal şi anexat de Franţa în 1842 n'a format niciodată stăruinţa unei colonizări. Până în 1865 când Noua Caledonie a fost aleasă ca loc pentru deportaţi, Nucahiva a servit în acest scop. Insulele arhipelagului sunt administrate de un rezident, care ţine de guvernatorul din Thaiti. Activitatea economică a insulelor e slabă, cu toată situaţia lor avantajoasă pe marele drum maritim între America şi China.

Arhipelagul Gilbert sau Kingsmill.

In Micronezia. Descoperit în 1788 de către navigatorii Marchal şi Gilbert. In afară de trei sau patru insule eşite la suprafaţa mării prin ridicări vulcanice, arhipelagul e compus din atoluri (428 km. p.). Puţin productiv, dar foarte populat, având 400.000 de locuitori, papuaşi încrucişaţi cu Polinezieni. Dela 1886 insula Navodo a fost a Germaniei, restul al Angliei.

Arhipelagul Marchal.

In Micronezia. A fost vizitat în 1783 de navigatorii Marchal şi Gilbert. E situat la răsărit de Caroline. In afară de două sau trei insule născute din răbufniri vulcanice, mai cuprinde vre-o 30 de mari atoluri, înconjurate de mii de stânci madreporice mai mici.

Aceste insule formează două grupe: cel occidental Ralik, de 280 km. p. cuprinde cele mai mari insule şi grupul de est de 135 de km. p. Au un climat maritim plăcut, cu toată latitudinea tropicală. Principale specii vegetale sunt: pandanus şi cocotierul.

Reduşi ca număr la vre-o 12,000 de locuitori, de origină polineziană, indigenii sunt marinari prin excelenţă. Germanii cari aveau în insula Yaluit un depozit de cărbuni dela 1878 a proclamat suveranitatea ei asupra insulei în 1885.

Arhipelagul Carolinelor.

In număr de cel puţin 500 de insule, se întinde pe o lungime de 2000 de km., şi o suprafaţă de 1.600.000 km. p. In general sunt joase şi plate. Cu toată clima rea pământul e destul de bogat: are palmierul, bananierul, arborele de pâine. Locuitorii trăind mai mult la ţărmul mării se hrănesc cu peşte. Populaţia cuprinde vre-o 35.000 indigeni şi aproape 1000 de Europeni. A fost descoperit de spaniolul Francesco Lazeano, care l-a botezat cu numele ce-l are azi, în onoarea regelui Spaniei Carol al II-lea.

„TUDOR"

SOCIETATE ANONIMA ROMÂNA
PENTRU FABRICAREA ACUMULATORILOR ELECTRICI

Fabrica şi biroul central: BUCUREŞTI II, Calea Dorobanţilor 105 — Telefon: 2-18-35
Adresa telegrafică: „FABRICATUDOR"

ACUMULATORI ELECTRICI PENTRU ORICE SCOPURI, IN TOATE MĂRIMILE OBIŞNUITE

ACUMULATORI STAŢIONĂRI

pentru uzine, substaţiuni şi tramvaie electrice / staţiuni telegrafice şi telefonice / fabrici / bănci / hoteluri / cinematografe / baterii cu grupuri electrogene pentru case particulare etc.

ACUMULATORI DE TRACŢIUNE

pentru locomotive de manevră / locomotive de mină / automotoare de căi ferate / automobile electrice / căruciоare electrice / bărci electrice etc.

ACUMULATORI „VARTA"

pentru luminatul şi pornirea automobilelor / radiofonie / telefonie / laboratorii / lămpi de mână etc.

La cerere studii, proiecte şi oferte fără plată prin inginerii specialişti ai societăţii.

In 1855 Germanii disputară spaniolilor posesiunea lor şi ocupară insula Yap.

La protestul Spaniei şi prin arbitrajul Papei Leon al 13-lea ele fură date Spaniei. Germanii obţinură şi ei un depozit de cărbuni şi libertatea comerţului. In urma războiului Ispano-American din 1898, Spania pierzând Filipinele vându Germaniei această rămăşiţă din Imperiul ei colonial.

Arhipelagul Marianelor.

Numit încă şi Insulele Larome, arhipelag în Micronezia, a aparţinut Germaniei până la 1918. Situat la nord de Caroline şi la est de Filipine de care e separat printr'un braţ de mare de 2.000 km., adânc de 2500—3000 m. Sunt în număr de 27 de insule formând un arc de cerc de 1000 de km. dela nord la sud. Au o suprafaţă totală de 1200 km .p. Vulcanismele se arată încă în acest arhipelag prin violente cutremure de pământ şi erupţii bruşte. Scăldate într'o umiditate tropicală, se bucură de o vegetaţie exuberantă: bananierul, cocotierul, smochinul, arborele de pâine, pandanus. Spaniolii, pentru care Magelan le-a descoperit în 1521, au introdus bumbacul, cacao, trestia de zahăr, orezul şi porumbul; aveau o populaţie de 10—12.000 de locuitori convertiţi la catolicism. Insula Guam de 514 km. p. cea mai mare din arhipelag cu capitala Agana, a servit de penitenciar Spaniei până la 1899, când, după războiul ispano-american, Marianele au devenit posesiune germană, pentru ca după 1918 să treacă Statelor-Unite; iar în prezent cucerite de Japonia ca fiind una din bazele de aeroplane a Statelor-Unite.

Arhipelagul Hawai sau Sandwici.

Cel mai apropiat de America de Nord, situat sub tropicul Cancer. Se compune din opt mari insule şi alte cinci mai mici aproape deşerte complectează arhipelagul, cu o suprafaţă de 16.916 km. p. Intinzându-se pe o lungime de 3800 km. arhipelagul are în jurul lui adâncimi de 4—5000 m., piscul cel mai înalt având 4200. Accesul coastei occidentale a arhipelagului e foarte greu din cauza stâncilor. Ploi foarte bogate dau naştere la fluvii abundente, dar scurte şi torenţiale. Temperatura egală şi foarte agreabilă a făcut din insulele Sandwici un sanatoriu al bolnavilor americani. Flora şi fauna săracă la început, a fost îmbogăţită cu venirea Europenilor, care au aclimatizat: bananul, arborele de pâine, cartoful, orezul, trestia de zahăr, cafeaua, tutunul, portocalul, lămâiul, măslinul, viţa; boii, oile, capra, măgarul şi calul. Populaţia indigenă de circa 100.000 este inteligentă şi frumoasă. Decimaţi de alcool, de lepră şi oftică au fost înlocuiţi cu chineji, portughezi din Azore şi Americani. Insula Vaha, cea mai mare şi mai populară, are de capitală Honolulu. La începutul secolului al 19-lea sub autoritatea şefilor din Hawai se grupase tot arhipelagul, până în 1898 când trec sub stăpânirea Statelor Unite.

Arhipelagul Aleutinelor.

Situat în marele ocean Boreal, separă marea de Bering de oceanul Pacific. Se întinde dela est la vest în semicerc pe o lungime de 2500 km. între peninsula Alasca şi coasta orientală a peninsulei Camceatca. Grupul cel mai oriental numit insulele Vulpilor e cel mai important mulţumită mărimei insulelor, porturilor şi mişcării comerciale. Se găsesc aci mine de cărbuni şi aramă, iar în partea orientală o vegetaţiune forestieră. Ceiace face însă bogăţia arhipelagului sunt animalele cu blană scumpă: vulpi, şoareci, mamiferele marine: foca, otari (mamifer piniped, adică cu picioarele în formă de înotătoare), lutra. Cu pescăria se face un mare comerţ. Indigenii în număr de vreo 2500 sunt o subdivizie a eschimoşilor occidentali: oameni cu tenul brun, nasul turtit, talia mijlocie, care trăiesc din vânat şi pescuit. Cele dintâiu insule ale arhipelagului, cele occidentale au fost descoperite în 1741 de Bering. Au aparţinut Rusiei până la 1867, azi ţin de Statele Unite, ca şi Alasca.

Arhipelagul Bismark.

In Melanezia numit încă şi arhipelagul Nouei Britanii, e situat pe coasta de nord-est al Nouei Guineea; e populat cu circa 180.000 de locuitori. Colonie germană dela 17 Mai 1885 se întinde pe o lungime de 544 km.

Rămăşiţele unei civilizaţiuni vechi.

S'a pus întrebarea dacă aceste arhipelaguri din Pacific, n'au fost populate de o rasă superioară indigenilor actuali, sau dacă indigenii actuali, nu sânt ei vechea rasă care a degenerat, deoarece s'au găsit în multe insule monumente pe care locuitorii băştinaşi nu sunt capabili să le ridice. In insulele Tonga, de exemplu, s'a găsit o poartă monumentală construită din blocuri monolit de 5/9 m. In Mariane s'au găsit stâlpi pătraţi de piatră pe două rânduri, înalţi de 4—5 m. In Tahiti s'a găsit o piaţă rectangulară de 100 m. p. latură, pavată, şi care înconjura o piramidă cu baza de 80 m. lungime pe 27 lărgime. Dar cea mai misterioasă descoperire a fost în insulele Paştelor, situate la 1850 de km. de Gambier şi la 3700 km. de Kili. O mică insulă de 120 km. p., cam de două ori şi jumătate suprafaţa Parisului, şi care nu avea decât 250 de locuitori. Descoperite de Roghseven în ziua de Paşte, de unde le vine numele, descoperitorul fu extrem de mirat să găsească nişte ziduri lungi, deasupra cărora erau statui de 2—10 m. înălţime, 150 de statui intacte din câte o singură bucată, cea mai înaltă având 21 m. cântărind 60 de tone. S'au găsit foarfeci de opsidiană. După tradiţia locală populaţia a fost în trecut mult mai numeroasă. In 1722 Roghseven o evalua la 3.000.

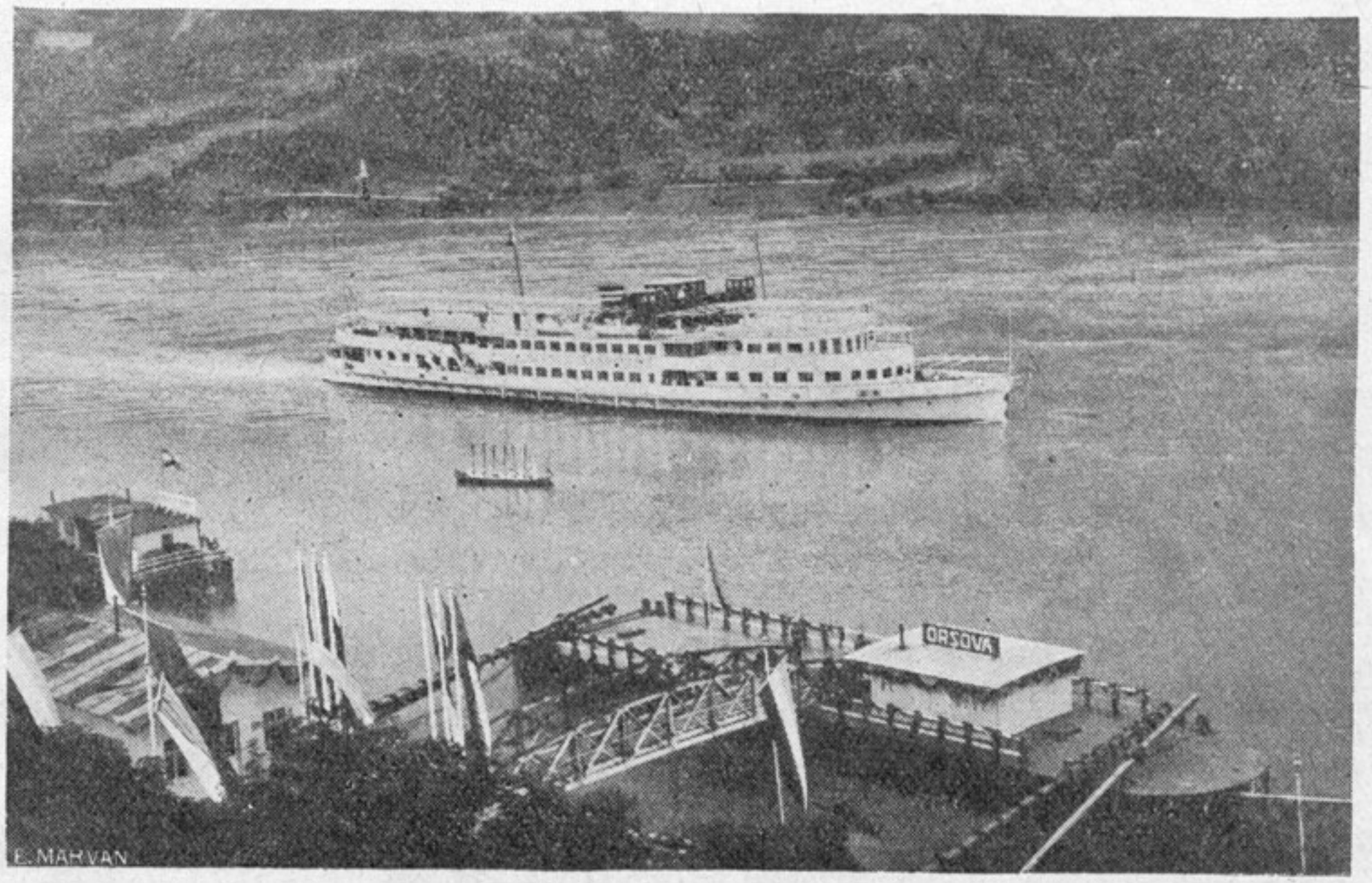
Unii cercetători admit decadenţa rasei, din cauza anarhiei şi mizeriei progresive a populaţiei; alţii ca Mac-Milan care a stat 5 luni în insulă, în 1921, nu se mulţumeşte cu această explicaţie; pentru el insula Paştelor este insula misterioasă. Mister dublu: geografic şi etnografic. Nu cumva, se întreabă el, a existat în această parte a Oceanului un arhipelag care a dispărut? Mister geografic. Iar enigma etnografică este: cum s'a putut ridica şi transporta aceste statui într'un loc care nu produce lemnul scheleriei necesare pentru ridicarea acestor mari blocuri de piatră. Şi, ceiace e mai misterios, ce caută acest cimitir pe o insulă mică şi săracă, cimitir compus dintr'un număr de monumente care ar arăta o populaţie numeroasă şi bogată. Aceasta face să se tragă concluzia că un cataclism s'a produs între 1687 şi 1722. Dealtfel, tradiţia celor ce mai trăiesc în insulă e, că spre nord-vest ar fi existat un arhipelag, sediul unui imperiu puternic, din care n'a rămas decât o insuliţă care servea de cimitir. Misterul subzistă.

Depopularea Pacificului.

De când Europenii, rasă superioară indigenilor, s'au introdus în aceste arhipelaguri, s'a pus întrebarea, oare nu se întâmplă şi în genul omenesc, ceiace se întâmplă în lumea vegetală şi animală, că contactul unei rase superioare cu una inferioară, sfârşeşte cu distrugerea celei inferioare? Intr'adevăr, spune marele geograf Elisée Reclus: industria europeană, cu produsele ei eftine, omoară industria locală şi lasă pe indigeni fără ocupaţie şi fără niciun scop în viaţă. Neputând şi neştiind să aleagă între tradiţiile pe care le pierd, şi noutăţile pe care nu le pot înţelege indigenii plutesc ca nişte epave în derivă. De ce să mai trăiască dacă scopul vieţii a dispărut? Aşa că aceste creaturi slabe la suflet, îşi văd crepusculul rasei lor şi se lasă în voia soartei, fără să poată reacţiona contra destinului care le pare de neînlăturat; ceiace neo-zeelandezii au exprimat foarte plastic: „şoarecele alb a expulzat pe cel indigen". „Musca europeană goneşte musca indigenă".

Consideraţiuni privind diferite tipuri de nave care navigă pe Dunăre

de
P. BONŢIDEANU
Inspector N. F. R.



Elegantul vapor de pasageri „Mihai Viteazul"

Dunărea din punct de vedere al condiţiunilor de navigaţie se împarte în următoarele trei sectoare:

1. Sectorul Dunării de sus,
2. Sectorul Dunării de mijloc şi
3. Sectorul Dunării de jos.

Condiţiunile de navigaţiune în aceste sectoare sunt foarte diferite, din cauza adâncimilor neregulate şi a vitezei variate a apelor Dunării.

Dunărea de sus este sectorul cuprins între Regensburg şi Gönyü, pe o distanţă de 588 km. Dela Regensburg până la Passau curentul are o viteză de circa 1,6 m./sec., iar dela Passau la Gönyü viteza curentului variază între 2-2,2 m./sec., mărindu-se până la 3 m./sec. în regiunea Struden.

Dunărea de mijloc cuprinde sectorul Gönyü-Moldova pe o distanţă de 732 km., unde viteza curentului variază între 0,8 m. până la 1,2 m/sec. precum şi sectorul Cataractelor care are o lungime de 119 km., pe această distanţă albia fluviului având mai multe canale artificiale săpate în stânci, din punct de vedere nautic este cel mai dificil sector navigabil al Dunării. Din cauza căderilor mari de apă viteza curentului în sectorul Cataractelor, variază între 2-5 m./sec.

Dunărea de jos cuprinde sectorul T.-Severin-Sulina, care are o lungime de 930 km. Pe această distanţă albia Dunării fiind din ce în ce mai largă, viteza curentului scade dela 0,8 până la 0,2 m./sec.

Pentru faptul că Dunărea în lungul ei are viteza curentului foarte variată, construcţia navală a ajuns să încerce diferite tipuri de vase, care să se adapteze diferitelor sectoare şi curenţi ai fluviului.

I. **Vase de pasageri:**

După cum la transatlantice construcţia navală este în plin progres, aşa şi la vasele de pasageri de Dunăre se tinde spre perfecţionare, oferind pasagerilor tot confortul.

Cel mai mare şi cel mai confortabil vas de pasageri pe Dunăre este „Mihai Viteazu" construit în anul 1936 în Şantierule Navale T.-Severin aparţinând Navigaţiunei Fluviale Române, având următoarele caracteristici:

Lungimea între perpendiculare	85 m.
Lăţimea cuplului maestru	18,15 m.
Pescaj maxim	1,90 m.
Puterea maşinei 2 x 700 H.P. motoare Sulzer.	

In anul 1920 s'a construit de către D.D.S.G. în şantierul Gantz-Danubius din Budapesta vasul de pasageri „Saturnus" şi doi ani mai târziu vasul „Helios".

Caracteristicele acestui tip de vas sunt următoarele:

Lungimea între perpendiculare	78 m.
Lăţimea cuplului maestru	17,40 m.
Pescaj maxim	1,68 m.
Puterea maşinei compound	1000 H.P.

Aceste vase sunt considerate ca cele mai adaptabile pentru a deservi sectorul Dunării de mijloc şi Dunării de jos.

Ţinând cont că între Passau şi Viena, în care sector sunt o mulţime de obstacole şi curent puternic, D.D.S.G. a fost nevoit, ca şi la vasele de pasageri „Stadt Wien" şi „Stadt Passau" contruite în anul 1939 în Şantierul Korneuburg, să adapteze sbaturi, deoarece ele prezintă mai multă siguranţă în opririle şi manevrele dictate de împrejurări.

Caracteristicele vasului „Stadt Wien":

Lungimea între perpendiculare	76 m.
Lăţimea cuplului maestru	8,40 m.
Lăţimea maximă între extrem. roţilor	16,8 m.
Pescajul maxim	1,45 m.
Puterea Maşinei de 2 x 460 H.P. motoare „Diesel"-electrice.	

La probele vasului „Stadt Wien" s'a obţinut o viteză de 23 km. pe oră, în apă moartă.

Tipul acestor două vase ar putea fi luat în considerare cu ocazia realizării programului de investiţii al Administraţiei Comerciale N.F.R., pentru a servi ca model.

II. **Vase de cataracte.**

In regiunea unde curenţii sunt mai puternici, este nevoe ca potenţialul de tracţiune să fie augmentat cu 50%, din acest motiv în sectorul cataractelor sunt preferate vasele cu aburi şi sbaturi, şi cu mare putere de tracţiune, cu toate că astăzi adaptarea motoarelor „Diesel" la vase este în plin progres.

Observând de aproape mişcarea vaselor din regiunea Cataractelor, am constatat că cele mai întrebuinţate remorchere în acest sector au rămas şi astăzi vasele cu aburi şi sbaturi: N. F. R. „Decebal", S.D.P. „Svatopluk", M.F.T.R. „Turan", J.R.P. „Srbija", B.L. „Deutschland" şi „Bayern". Toate aceste şase vase au fost construite la Regensburg între anii 1914—1921.

Dimensiunile tipurilor de remorchere „Decebal" sau „Deutschland" sunt:

Lungimea între perpendiculare	64,50 m.
Lăţimea cuplului maestru	8,30 m.
Pescajul maxim	1,50 m.
Puterea maşinei 1200 H.P.	

Deşi puterea maşinei a fiecărui vas e de 1200 H.P., totuşi „Deutschland" şi „Bayern" au dat rezultate de tracţiune mai bune decât primele patru. Aceasta se explică prin faptul că „Deutschland" şi „Bayern" au eşit ultimele din Şantier (în anul 1921) încât s'au putut elimina la ele toate inconvenientele şi defectele pe care le prezentau Turan, Decebal, Svatopluk şi Srbja.

In anul 1929 a fost construit de D. D. S. G. în şantierele din Budapesta cel mai mare şi cel mai puternic remorcher de cataracte cu numele de „Ostmark".

Dimensiunile principale ale acestui vas sunt:

Lungimea între perpendiculare	70,2 m.
Lăţimea cuplului maestru	9,0 m.
Pescajul maxim	1,35 m.
Puterea maşinei 1800 H.P.	

Cu toate că dimensiunile şi puterea maşinei acestui vas sunt remarcabile, rezultatele ce s'au obţinut la probele făcute n'au fost cele aşteptate.

Puterea de tracţiune a lui nu este cu mult mai mare, ca a remorcherelor de tipul lui „Decebal". — „Ostmark" la cota Orşova + 602 tractează la drumul vechi al Porţilor de Fier 210 vagoane în trei corpuri, iar „Decebal" la aceeaşi cotă şi pe acelaş drum, trage 148 vagoane, tot în trei corpuri (şlepuri sau tancuri).

După războiul mondial s'a recurs la construirea vaselor cu elice şi motoare „Diesel". Vasul „Comos" construit în anul 1926 a fost primul remorcher cu elice şi motoare „Diesel" în Cataracte. In timpul cât a lucrat în cataracte, neavând decât 900 H.P., nu a dat rezultate satisfăcătoare.

In anul 1929 a fost construiţ la Regensburg de către societatea de navigaţie COMOS, remorcherul „Arnulf" cu următoarele caracteristici:

Lungimea între perpendiculare	55,0 m.
Lăţimea cuplului maestru	8,0 m.
Pescajul maxim	1,12 m.
Puterea maşinei 3 x 400 H.P. motoare „Diesel".	

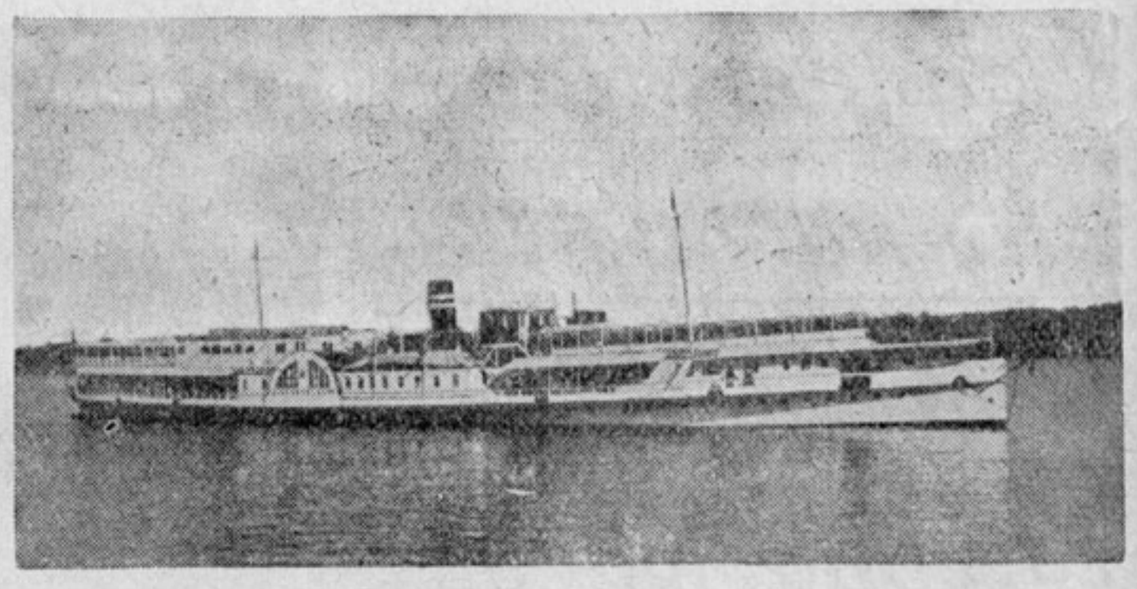
Cu un an mai târziu, tot din şantierul Regensburg a eşit remorcherul SRD „Regele Ferdinand I" cu elice şi motoare „Diesel" având dimensiunile:

Lungimea între perpendiculare	48,21 m.
Lăţimea cuplului maestru	8 m.
Pescajul maxim	1,50 m.
Puterea motoarelor 2 x 800 H.P.	

După aceste vase au apărut pe Dunăre o serie de remorchere cu elice şi motoare cu scopul de a fi folosite în Cataracte, a căror putere de tracţiune deşi variază între 1000 + 1740 H.P., la probele făcute în acest sector s'a constatat că nu au randamentul de tracţiune a remorcherelor cu roţi şi maşini cu aburi de aceiaşi putere. Din aceste motive, dintre vasele cu elice şi motoare, actualmente nu lucrează în sectorul Cataractelor, decât două: remorcherul SRD „Regele Ferdinand" şi remorcherul „Arnulf" al societăţii COMOS. Şi aceste vase sunt folosite în cataracte, probabil pentru că armatorii respectivi nu dispun de remorchere cu aburi şi sbaturi de un potenţial mai mare de tracţiune.

Intr'adevăr, remorcherul „Regele Ferdinand" cu apele mari nu poate trage mai mult din canalul Porţilor de Fier decât circa 110 vagoane în două corpuri, ajutat de locomotivă, iar „Arnulf" în aceleaşi condiţiuni tractează circa 130 vagoane, însă în trei corpuri, dar tot ajutat de locomotivă.

Din cauză că cu ape mici vasele cu sbaturi sunt mai eficace ca cele cu elice, anumite societăţi de navigaţie au construit vase cu motoare „Diesel", însă cu sbaturi, deşi sunt mai costisitoare decât cele cu elice.



Vaporul „Ştefan cel Mare"

In cursul unui deceniu s'au construit în total 4 vase motoare cu sbaturi: Primele două „R. I." ex „Präsident Masaryk" şi „Stefanik" proprietatea Societăţii Slovace de Navigaţie pe Dunăre (S. D. P.) şi alte două vase cu sbaturi, însă cu motoare electrice: MFTR „Graf Szécoény" şi „Baross" ale căror dimensiuni sunt cele de mai jos:

Lungimea între perpendiculare	61,41 m.
Lăţimea cuplului maestru	7,51 m.
Pescajul maxim	1,20 m.
Puterea maşinei 2 x 600 H.P. motoare electrice.	

Deoarece nici acest tip de vase nu a avut o comportare excelentă în sectorul Cataractelor cu ape mari, ele au fost destinate pe Dunărea de mijloc, unde din cauza adâncimilor mici, vasele cu sbaturi sunt mai adecuate.

In curând va ieşi din şantierul Regensburg remorcherul SRD „Oituz" cu motoare şi elice. Se speră ca acest remorcher al cărui maşină va avea o putere de 1800 H.P., va da rezultate de tracţiune superioare celor încercate până astăzi în Cataracte.

Cum Administraţia Comercială a Navigaţiei Fluviale Române nu are decât două remorchere de Cataracte, pe „Traian" şi „Decebal" care sunt insuficiente pentru trecerea convoiurilor de şlepuri şi tancuri prin sectorul Cataractelor, ar fi necesar ca remorcherul de Cataracte de 1400 H.P. prevăzut în programul de investiţii al NFR, să fie inzestrat tot cu maşini cu aburi şi sbaturi şi de un pescaj maxim de 1,30 m.

III. Remorchere obişnuite:

Pentru că pe Dunărea de jos, s'au pus în circulaţie vase cu elice şi maşini cu aburi şi vase motoare cu o singură elice, pe Dunărea mijlocie au ajuns să fie introduse vase motoare cu două elice de un singur tip cum ar fi: Loisach, Pielach, Kainach şi Salzach construite în anul 1941 de societatea DDSG în şantierele din Linz cu următoarele caracteristici:

Lungimea între perpendiculare	39,65 m.
Lăţimea cuplului maestru	6,53 m.
Pescajul maxim	1,28 m.
Puterea maşinei 2 x 410 H.P. motoare Deutz.	

Un remorcher cu un singur motor şi elice bine reuşit, este vasul de tipul lui „Gastein" din care DDSG a construit o serie de 4—5 remorchere în timpul actual de război.

Dimensiunile acestui tip de vase sunt următoarele:

Lungimea între perpendiculare	32 m.
Lăţimea cuplului maestru	5,81 m.
Pescajul maxim	1,60 m.
Puterea maşinei 1 x 410 H.P. (motor Deutz).	

Remorcherul de tipul lui „Gastein" este nimerit pentru a fi utilizat pe Dunărea de jos.

In timp ce se făcea dragaj se asculta la aparat, ca nu cumva să treacă prin regiune vreun submarin rusesc. Aparatele de ascultare sunt ca niște urechi fermecate. Cu ele se poate auzi orice zgomot de pe mare, până la zeci de mile.

De data aceasta prin aparatele de ascultare nu se auzea decât sgomotul ca de argint şi de mătase al valurilor.

La bord, aspirantul Rusu, spunea soldaţilor:

— Ce-ar fi să ne pice azi un submarin? l'am lua la ureche!

Asta însemnează, în limbajul marinarilor, că submarinul ar fi legat la ureche şi adus în port.

— Ei, ce ziceţi, dacă apare submarinul rusesc îl luăm la ureche?

— Il luăm, domnule comandant.

Ţiganul ţambalagiu Ghioceel şi cântăreţul din naiu, Cocoş, care făceau parte din echipaj, şi-au luat angajamentul să-i cânte rusului cum n'au cântat în viaţa lor.

Pe mare ostaşi şi ofiţerii nu se gândesc decât la victorii şi... la fete. Aşa cum se gândeau acum. Ţambalagiul Ghiocel începuse a cânta nişte bătute şi nişte hore româneşti, de îţi venea să sfărâmi puntea cu cismele.

Venise la sfat şi cocoşul negru, mascota bordului care a fost servit cu firimituri de cozonac. Cocoşul era înscris şi el în lista cu echipajul dragorului. El ar fi putut sta, alături de comandant, tot timpul, fără ruşine, fiindcă era un cocoş ţanţoş. Dar mascota bordului — care nu avea nici o picătură de sânge nobil — prefera tovărăşia ţambalagiului şi bucătarului, care erau la obraz tot aşa de negri ca şi cocoşul. Dacă în momentul acesta cocoşul se afla pe punte, la comandă, era pentru faptul că se aflau acolo şi cei doi marinari prieteni. Oricum, prezenţa mascotei, făcea să te gândeşti mai insistent la o victorie, căci avea un noroc orb cocoşul acesta.

Visul se împlineşte...

Visul tuturor, de a doborâ un submarin sovietic, a început a se împlini.

Intâi a venit, abia putând să vorbească de emoţie, sergentul Dinicu şi a raportat comandantului că se aude cu aparatul de ascultat motorul unui submarin.

— E pe aici pe aproape! Şi sergentul a indicat cu mâna direcţia în care se auzea submarinul. Sfatul s'a spart. Oamenii au alergat la posturi. Singurul care a rămas contrariat a fost cocoşul negru.

Vaporul a pornit cu mare viteză în direcţia din care venea sgomotul submarinului.

Comandantul se afla lângă aparatul de ascultare.

După vre-o cinsprezece minute nu s'a mai auzit nici un sgomot.

Totuşi submarinul rusesc trebuia să fi fost pe undeva pe aproape. El îşi oprise maşinele câteva clipe, ca să facă ascultare. Desigur că şi cei de pe submarin au auzit dragorul apropiindu-se şi voiau să-l atace.

Comandantul a dat ordin să fie pregătite pentru tragere armele dela bord:

— Dacă iese la suprafaţă, deschideţi foc fără comandă! Ochiţi însă bine.

Aşteptarea nu a fost lungă.

Peste foarte puţin timp s'a văzut, la câteva sute de metri un periscop. Periscopul unui submarin este niţel mai gros decât un baston. Sovieticii scoseseră acum periscopul pentru a lua poziţie de atac şi a lansa torpilele asupra dragorului.

Comandantul a poruncit să se mărească viteza la maximum şi a îndreptat dragorul spre submarin:

— Il pintenăm! A strigat comandantul.

Când un submarin sovietic vine prea aproape, atunci nava de suprafaţă porneşte cu toată viteza spre el, tamponându-l. In limbajul marinăresc nu se spune tamponare ci pintenare.

Din această ciocnire nava de suprafaţă, care e totdeauna mai rezistentă decât submarinul, nu se alege decât cu uşoare avarii. Un submarin pintenat se duce aproape totdeauna la fund.

Dragorul n'a reuşit să pinteneze însă submarinul. Ruşii văzând că nava noastră se îndreaptă cu maximum de viteză spre ei, şi-au retras periscopul, cum îşi retrage melcii cornițele, şi a intrat sub apă la o mare adâncime. Dragorul a trecut pe deasupra submarinului fără să-l poată lovi.

Dar lupta nu era terminată.

Aspirantul Rusu a poruncit să fie lansate grenadele antisubmarine. Aceste grenade sunt mari cât nişte căldări şi cu ajutorul unui aparat ele pot fi reglate ca să facă explozie, în adânc, la la adâncimea dorită de noi. Poţi regla grenadele antisubmarine, aşa fel ca ele să explodeze la zece, la douăzeci sau la optzeci de metri sub apă.

De data aceasta nu se ştia, nici cu aproximaţie, la ce adâncime se află submarinul sovietic. Grenadele au fost reglate ca să explodeze la diverse adâncimi:

— Una din ele tot trebuie să-l lovească, a spus aspirantul Rusu.

Totuşi submarinul sovietic nu a fost lovit.

Când e atins de grenadă şi se duce la fund, un submarin lasă să iasă la suprafaţă o pată uriaşă de ulei care se întinde pe mare. Iese ulei mult ca dintr'un izvor. Pata aceasta rămâne pe suprafaţa mării săptămâni dearândul mai ales dacă nu e furtună.

Aparatele de ascultare nu mai auzeau nimic. Submarinul sovietic şedea ascuns în fundul mării, cu motoarele stopate.

— Nu-i nimic. Tot trebue să iasă odată şi odată, a spus aspirantul Rusu. Il vom aştepta aci şi o săptămână.

Toată lumea era hotărîtă să nu lase submarinul să le scape. Câtă vreme era aşezat pe fund submarinul nu putea fi auzit. In momentul în care ar fi încercat să fugă, motoarele lui ar fi fost auzite cu aparatele de ascultare iar dragorul s'ar fi luat după el.

In vremea aceasta la bord s'a instalat iarăşi buna dispoziţie.

— Să cânt o sârbă sau o căzăcească, domnule comandant, că poate aud ruşii şi ies la suprafaţă, a spus Ghiocel ţambalagiul. Lor le place muzica.

S'a făcut haz.

Bucătarul a spus că dacă vede periscopul el aruncă de pe bord cu securea. Nu am să-l dobor eu cu securea mea, dar cel puţin îi fac pagubă rusului.

Veghea era extrem de atentă. Ceasurile treceau, unul după altul, lungi, parcă ar fi fost ceasuri din postul mare nu din ziua întâia de Paşti.

— Hai, rusule, să ciocnim un ou roş! Nu-ţi facem nimic, ţipa ţambalagiul crezând că o să-l audă cei din submarin.

Peste vreo şase ore s'a auzit zgomot de motoare. Bolşevicii se plictisiseră în răcoarea din fundul mării şi ar fi vrut să iasă la suprafaţă.

— E sub noi domnule comăndant! a spus sergentul care făcea ascultarea.

Au fost din nou aruncate grenade, dar în van.

Pata de ulei nu ieşea la suprafaţă, deci submarinul nu fusese lovit.

Hârţuiala aceasta, care amintea de joaca şoarecelui cu pisica a mai durat câteva ceasuri.

Intr'un târziu sergentul Diniciu a anunţat:

— Domnule aspirant, rusul este iarăşi sub noi.

— Grenade pe el!

O nouă serie de grenade s'au rostogolit în apă şi exploziile lor făceau să se cutremure marea, parcă i se spărsese fundul.

Rusul — aşa cum numeau marinarii submarinul sovietic — iarăşi şi-a oprit motoarele.

Dragorul nostru era hotărît însă să nu-l părăsească.

— In ziua întâia de Paşti e plăcut să vânezi un submarin, spunea comandantul. Mai ales că vreau să-l iau la ureche.

— Vreţi măi să-l luăm la ureche şi să-l ducem în port a întrebat comandantul pe marinari.

— Vrem, au răspuns cei paisprezece oameni depe dragor.

— Chiar dacă stăm aici trei zile?

— Stăm şi o săptămână, au răspuns entuziasmaţi cu toţii.

— Staţi voi fără pâine şi fără tutun?

— Şi fără apă!

Pată de ulei!

In timpul acesta, cam la o sută metri de dragor, în tribord, a început să se contureze o pată de ulei. Intîi celor dela bord nu le venea să creadă. Pata devenea din ce în ce mai mare. Din adânc ieşea, într'una ca dintr'un izvor, uleiul.

Submarinul sovietic era scufundat.

In vreme ce marinarii aruncau beretele în sus, chiuind, ţambalagiul a început să cânte, sentimental un marş funebru.

— E pentru bietul rusnac, domnule comandant! a spus ţambalagiul amestecând în cântarea funebră, acorduri de jazz.

Bucuria era de nedescris. Singurul părăsit şi neluat în seamă, care nu pricepea nimic din cele ce s'au întâmplat, era mascota borbului: cocoşul negru.

Marina Regală Română domină spaţiul Mării Negre.

CRISTIAN TEODORESCU

Comandantul vasului nostru s'a întors, numai de câteva minute, dela Comandamentul Forţelor Navale, unde a primit un nou ordin de misiune.

A venit însoţit de câţiva ofiţeri de Stat Major şi împreună cu ofiţerii navei, cercetează hărţi, calculează poziţii şi dă ultimele ordine în vederea plecării.

Ostaşii marinari fiecare la treaba lor desăvârşesc ordinele primite. Cei liberi din serviciu primesc cu voie bună pe camarazii lor germani, şi se bucură că se revăd, căci fiecare din ei şi-a găsit în camarazii germani câte un bun prieten.

Când toate au fost pregătite, Comandantul mă pune în curent cu misiunea ce o vom executa.

Pe întinsul mării împreună cu o altă navă românească vom semăna în adâncime un brâu de mine. Operaţiunea este de o importanţă deosebită şi marinarii noştrii şi cei germani s'au întrecut, în modul perfect cum au executat aceste grele şi periculoase misiuni.

Până la plecare mai sunt câteva ore bune de somn şi odihnă.

Când totul a fost pregătit fiecare se îndreaptă către colţul său de linişte, unde cu gândul într'o pioasă rugăciune către Sfânta Fecioară Maria, se roagă să-i poarte noroc. In liniştea nopţii, nu se aude decât focul cazanelor care alimentate de fochişti ridică presiunea sub controlul mecanicilor de cart. In curând câţiva zeci de mii de cai putere vor sburda pe coama spumegândă a valurilor.

Plecăm în misiune

Ora de plecare a sosit, sifleia timonierului de serviciu sună „echipaj la posturile de plecare". Părintele ce întovărăşeşte vaporul nostru rosteşte rugăciunea şi fiecare face o smerită cruce.

Este atât de înălţător momentul, încât oricât ai fi de ateu, te impresionează şi gândul ţi se îndreaptă către Dumnezeu, căci de acum sufletul, ţi-l încredinţezi numai Puterii Sale.

Comandantul şi secundul urmăresc atenţi manevrele de plecare şi încet vasul se depărtează de mal, apoi iese din port şi în goană se îndreaptă către locul misiunei. Portul a rămas de mult în urmă şi odată cu ei cei dragi, pe care nu ştii dacă-i vei mai revedea.

Dar marinarul este încrezător în soarta sa şi aprig în executarea datoriei sale pentru Patrie. Dacă va fi să nu se mai întoarcă, aşa i-a fost dat să moară pentru Patrie.

Executăm misiunea

Navigăm de multe ore. Soarele a răsărit şi razele sale calde înviorează oamenii cari la posturile lor de veghe privesc neîncetat pe întinsul apelor, spre a descoperi inamicul nevăzut, dar ascuns în adâncuri.

Veghea de suprafaţă este cel mai greu serviciu pe un vapor, deaceia marinarii de veghe au privirea foarte ageră, şi descoperă pe întinsul apelor cel mai mic amănunt. Tot atât de importantă este şi veghea antiaeriană, care preîntâmpină apariţia avioanelor inamice.

Alături ca două îndrăgostite ce sunt, vasele miniere străbat marea, purtând pe puntea lor periculoasa încărcătură.

„Minele" frumos alintate pe punte, pe un bord şi pe altul, strălucesc în bătaia soarelor cu luciul lor întunecat ca fundul unde vor fi lansate. Sunt multe şi par nişte paşnice baloane de gumă, pe care neastâmpăraţi copii ar dori să le rostogolească pe plaja jocului lor sburdalnic.

Aşa ar fi dacă focoasele lor nu ne-ar trezi la realitate şi nu ne-ar face să ne îngrozim la gândul că dacă una singură ar putea să explodeze, totul s'ar transforma într'un enorm vulcan pulverizând într'o fracţiune de secundă vas şi echipaj.

Deaceia veghea este foarte atentă la periscoape, torpile sau aviaţia inamică. Siguranţa însă este deplină căci în jurul nostru ne fac pază trei mândre distrugătoare şi un suplu torpilor, în timp ce veselii şi nebunii cai de mare, vedetele rapide se întrec în jurul nostru cu o viteză ameţitoare.

Lansăm preţioasa povară

In sfârşit suntem la punctul indicat. Specialiştii mineri români şi lucrează cu îndemânare, vrednicie şi hotărâre în jurul minelor germane.

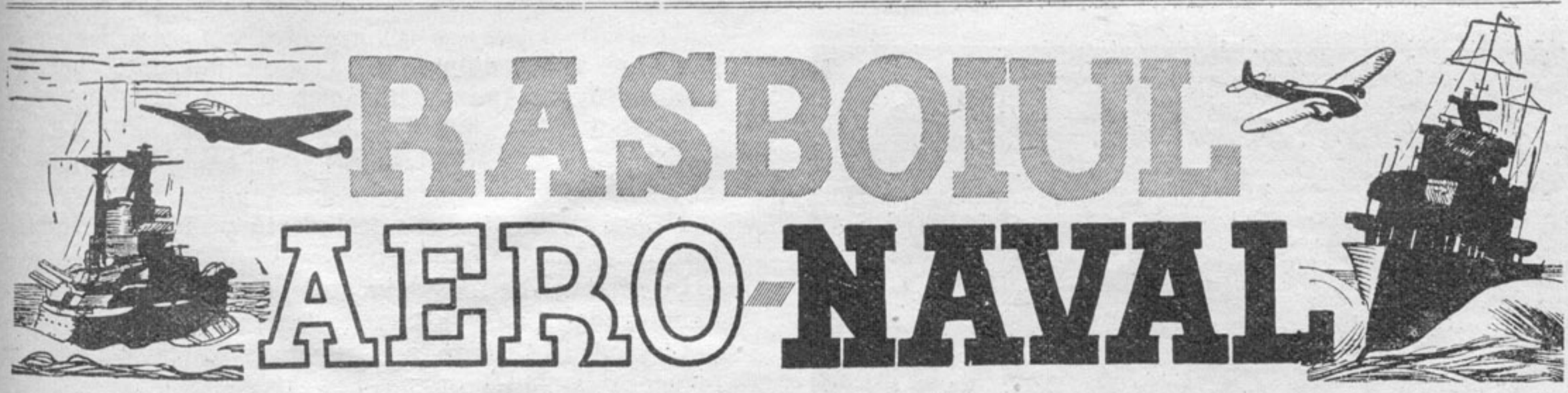
Siguranţele sunt scoase şi încet, încet, mină după mină, sunt semănate în adâncimea valurilor înspumate.

La pupa vapoarelor animaţia este mare şi ofiţerii români şi germani supraveghează executarea brâului de foc. Veghea acum este şi mai atentă şi paznicii noştri ne apără cu cea mai atentă grijă.

Dar ultima mină a fost lansată. Deodată din pieptul tuturor răsună un „ura"! de bucurie că treaba a fost bine executată. Prin aer sboară în sus bonetele şi căciulile oltenilor noştri care alături de marinarii germani se întrec acum în glume şi voe bună.

Reîntoarcerea la bază se face numai decât. Ajuns iar pe pământ fiecare mulţumeşte lui Dumnezeu că a putut să-şi facă datoria pe deplin. Totul reintră în liniste şi odihna bine meritată pregăteşte pe marinarii noştri pentru o nouă misiune.

Marina Regală Română, domină marea Neagră şi isteţimea marinarilor săi înfruntata cu vitejie colosul flotei bolşevice.



RASBOIUL AERO-NAVAL

1 Februarie — *31 Martie*

SUBMARINELE

Atacurile în roi a submarinelor germane n'au cunoscut răgaz. Astfel la 6.II, cu tot viscolul, au fost scufundate 8 vapoare cu o deplasare de 62.000 tone ; la 7.II, totalul navelor scufundate era de 16, reprezentând 102.100 tone. In Mediterana a fost torpilat un crucişetor britanic de 5.400 tone.

Câmpul de acţiune s'a întins din apele oceanului Înghetat până în Antile, iar scufundările s'au continuat, ca un vârtej care prindea tot ce se apropia de marginea lui.

Tonajul navelor scufundata de submarinele şi aviaţia puterilor axei.
(prin gentileţea revistei „Europa Nouă")

La 6.III au fost scufundate 8 vapoare, la 10.III alte 15, înglobând 134.000 tone. La 15.III a fost dat la fund marele şi rapidul vapor „Express of Canada" de 23.500 tone, încărcat cu soldaţi şi material de război.

In luna Februarie au fost scufundate 63 vapoare reprezentând 408.000 tone, iar 10 torpilate, dar din cauza vremii rele nu s'a putut observa rezultatul. In Mediterana au fost date la fund 18 vapoare cu o deplasare de 114.000 tone, plus 2 distrugătoare, iar avariate 37 vase cu o deplasare de 200.000 tone, un crucişetor, 2 distrugătoare. Totalul se ridică la 522.000.

Tragicul bilanţ la sfârşitul lui Martie e impresionant : 149 vase înglobând 926.000 tone, — iar dela începutul anului 2.025.400 tone !

Anul trecut în Martie, tonajul scufundărilor se ridica la 646.000 tone.

AVIAŢIA

Stăpânirea aerului pe toate fronturile a intrat, din Martie, mai ales pe frontul răsăritean, într'un ritm accelerat, ajutând la stăvilirea ofensivei ruseşti şi împingerea înapoi a inamicului, dincolo de Donetz.

Aviaţia germană a bombardat cu succes instalaţii portuare şi militare de pe coasta Angliei.

Cea anglo-americană a repetat atacurile contra oraşelor din Germania, Franţa, Belgia şi Olanda. Lorient, Brest, St. Nazaire, Rotterdam, a avut foarte mult de suferit. In Franţa numai au făcut între Iunie 1941 şi Februarie 1943 nu mai puţin de 3.586 victime şi au rănit 7.656 persoane.

TUNISIA

După concentrarea trupelor axei aflate în Tunisia cu ale mareşalului Romel, ele au trecut la atacuri, cari au împins pe anglo-americani până la 20.II cu o sută kilometri înapoi, dincolo de Tebessa.

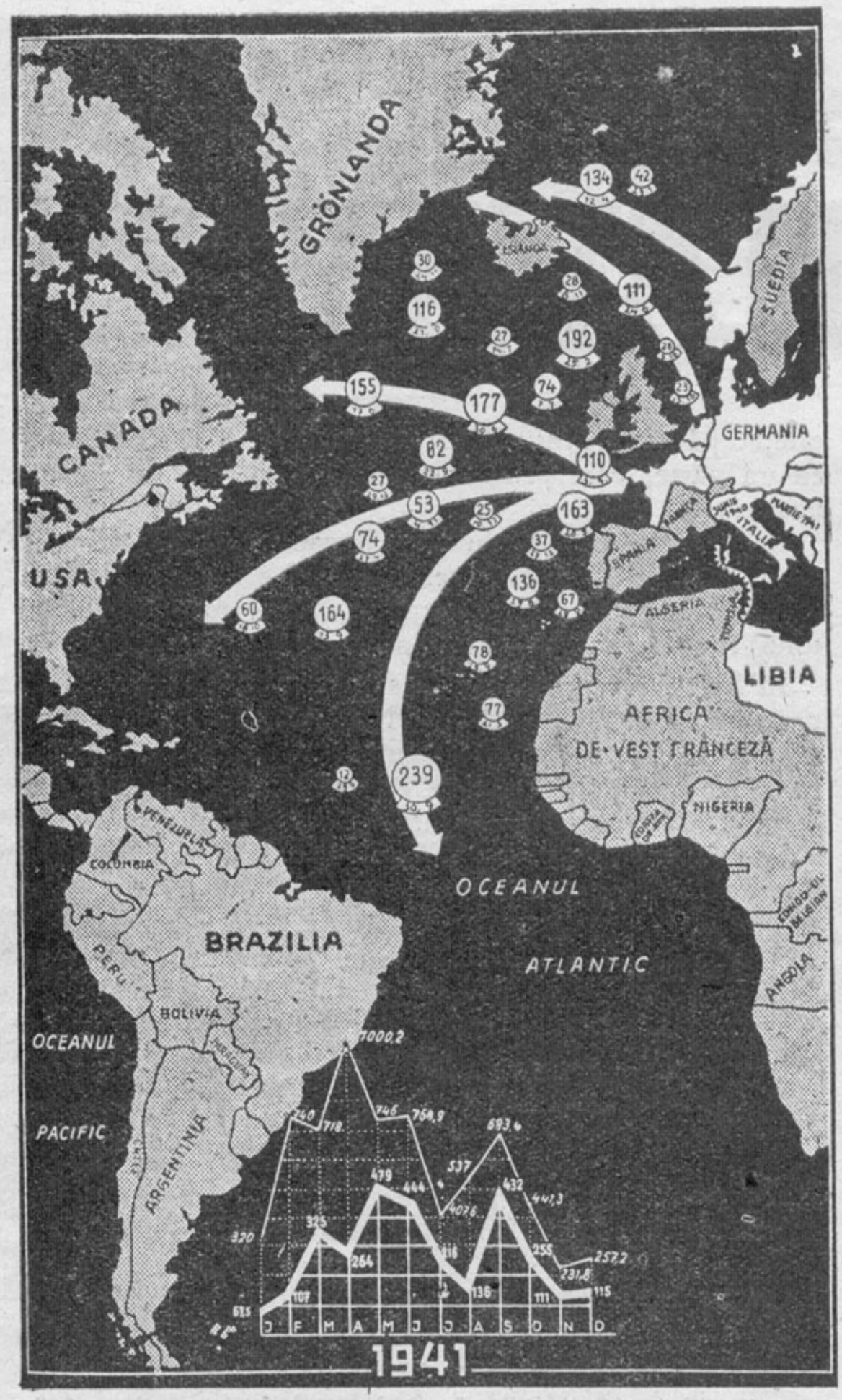
La 7.III trupele axei au ocupat capul Serrat, capturând numeroşi prizonieri şi bogat material de război.

După tatonamente reciproce, trupele germane atacate în faţă de armata 8-a britanică şi ameninţată pe flanc de cea americană, au evacuat El Hamma şi Gabes. Lupte grele sunt în curs, în care superioritatea numerică anglo-americană, deşi covârşitoare, e ţinută în eşec de iscusinţa mareşalului Rommel.

EXTREMUL ORIENT

Japonezii au evacuat la 9.II, Buna din Noua Guinee şi Guadalcanar din arhipelagul Salomon.

Intre 1 şi 7.II s'a desfăşurat o bătălie aeronavală lângă



Linia albă, scufundări cu submarinele; linia subțire, tonajul total scufundat de submarine și aviație.

insula Isabel din arhipelagul Salomon. Americanii au perdut 2 crucișetoare, un distrugător și 10 torpiloare, iar japonezii 12 avioane și 3 distrugătoare avariate.

Dela 7.VIII.1942 până la 7.II.1943, bilanțul pierderilor combatante era :

Felul navelor	Scufundate		Avariate	
	Americane	Japoneze	Americane	Japoneze
Cuirasate	6	1	4	1
Port-avioane	4	3	4	3
Crucișetoare	36	—	6	4
Distrugătoare	22	7	15	3
Submarine	9	1	1	1
Vedete	10	—	—	—
Vase de transport	17	5	6	12
Diverse	4	—	1	—
Total	108	17	37	24

O scurtă ofensivă engleză a fost pornită spre Birmania, care a fost stânjenită. Trupele japoneze au trecut la atac, împingând pe britanici înapoi.

FRONTUL RĂSĂRITEAN

Uriașa ofensivă rusă, declanșată pe întregul front, a fost încet-încet zăvorită.

In sectorul de Nord încercările de despresurare a Leningradului au dat greș, cu mari pierderi.

La Sud de Ladoga și în regiunea Kursk, germanii au recucerit la 28.III orașul Sewsk.

La 1.II la Stalingrad armata a 6-a, comandată de mareșalul Paulus, după două luni de apărare eroică, a capitulat, fiind copleșită de forțele bolșevice.

La 3.II lupta pentru Stalingrad s'a încheiat : armata 6-a germană, o divizie de artilerie antiaeriană, divizia 20-a de infanterie și 1-a de cavalerie română au fost jertfite, după ce au imobilizat șase armate bolșevice. *Stalingradul a însemnat cea mai mare epopee din actualul război. Bravele noastre divizii, alături de cele germane, au intrat în istorie și legendă.*

In sectorul de Sud luptele au continuat, bolșevicii reușind a pătrunde în bucla Donețului.

Armata germană executând o retragere strategică a

Cifrele arată tonajul scufundat în mii tone.
(Prin gentileța revistei „Europa Nouă)

evacuat Kursk, Voroşilovgrad şi Rostow la 16.II. După căderea Stalingradului, s'au încercat masive atacuri la Sud de Kursk şi Oscol, pentru recucerirea Ucrainei. La 18.II Harcovul a fost evacuat. Dela 24.II însă forţele germane regrupate, au început o viguroasă contra-ofensivă, care a avut ca rezultat reocuparea a multor localităţi : Kramatorskaia, Krasnorskol, Proletarsk la 9.III şi împingerea ruşilor dincolo de Doneţ.

La 1.III trupele germane au trecut Doneţul pe un front larg. La Sud de Harcov a fost nimicită armata 3-a blindată bolşevică. Trupele germane se apropie de Harkov, care a fost împresurat la 10.III, iar după crâncene încăerări, recucerit la 14.III. Inaintarea trupelor germane continuă spre răsărit, atingând la 19.III marele cot al Doneţului. O altă săgeată învăluitoare a pornit dela Sud de Orel, silind pe bolşevici a trece la defensivă.

In Caucaz a fost evacuat Krasnodar, forţele germane întărindu-se în peninsula Taman şi strâmtoarea Kerci. unde au creat un puternic cap de pod.

Capul de pod dela Novorosisk nu a mai putut fi lărgit, cu toate străduinţele şi perderile bolşevice, iar la 7.II grosul forţelor a fost nimicit, astfel că planul de a despărţi armatele dela Nord de cele dela Sud n'a reuşit.

Capul de pod germano-român a început să se întindă. distrugând până la 6.III. două divizii bolşevice.

DIPLOMATICE

In Turcia a fost reales ca preşedinte al Republicei d. Ismet Inonu. Politica externă pare neschimbată : neutralitate şi înarmare pentru a face faţă oricărei eventualităţi.

Declaraţiile făcute în parlament de d. Saracioglu, în care se vorbeşte de alianţa cu Anglia şi America, fără a pomeni de Soviete, a provocat mare nedumerire în ce priveşte viitoarea atitudine a Turciei.

La 22.III. Turcia a trecut din poziţia de neutralitate. in aceea de putere nebeligerantă, neadmiţând ca Bulgaria să iasă din războiul actual ca stăpânitoare a teritoriilor ce au aparţinut grecilor şi jugoslavilor.

*

Polonezii, prin guvernul provizoriu dela Londra, în frunte cu generalul Sikorski, au început a revindeca drepturile ca stat şi neam, pe baza configuraţiei din 1939, — aceasta ca un răspuns pretenţiilor bolşevice asupra teritoriilor pe care le revindecă de pe acum, pentru pagubele în oameni şi materiale suferite. Toată stăruinţa cabinetelor puterilor garante de pe vremuri, — Anglia şi America, — de a-i potoli, spre a nu indispune

Din vârtejul submarinelor axei, puţine nave mai pot scăpa.
(după Signal)

pe „paşnicii democraţi" (?!?) dela Moscova, par a fi zadarnice. Incordarea a fost atât de stârnită încât d. Eden a trebuit să traverseze oceanul spre a avea un schimb de vederi cu d. Roosevelt.

CRONICAR

GLASUL PRESEI

Ştiţi ce este „Jibako" sau „Taia-Tari"?

Expresia „JIBAKO" este compusă din cuvintele „ji" care însemnează „el însuşi" şi „bako" — „a face explozie" şi a fost inventată de aviatorii japonezi, ca să arate actul eroic al pilotului care se năpusteşte cu avionul său plin de bombe asupra vasului inamic şi sare în aer împreună cu avionul său, provocând distrugerea duşmanului.

Iată cum povesteşte un aviator japonez în ziarul „Nichi-Nichi" din Tokio peripeţiile marei bătălii aeronavale care s'a desfăşurat în largul apelor insulei Noua-Guinee.

In cursul luptei au fost cam nouă cazuri de Jibako.

Era vorba de distrugerea unui port-avion anglosaxon, a cărui protecţie era făcută de o escortă de crucişetoare uşoare şi distrugătoare. In ciuda numeroaselor aparate de vânătoare inamice, bombardierele nipone manevrară în aşa fel, încât să ajungă deasupra vasului port-avion, care era obiectivul atacului.

„Aparatul meu — povesteşte aviatorul japonez — urma avionul comandantului escadrilei. Deodată văd că acest aparat ia foc ; începu să dispară încet, încet în norul de flăcări şi fum ; apoi legănându-se violent, se îndreptă în picaj spre port-avion. Acum ştiam că comandantul va îndeplini „jibako-"ul. Intr'adevăr, avionul său se năpusti ca o săgeată în norul de fum care se ridica de pe vas şi dispăru".

Lupta continua, port-avionul se înclinase îngrozitor, dar bombardierele nipone, nu-l slăbeau deloc.

„Iată — continuă povestitorul — că şi aparatul comandantului secund ia foc. Echipajul încearcă mai întâi să stingă flăcările ; dar nu isbuteşte. Pilotul pune atunci aparatul în poziţie de „jibako" şi se prăvăleşte pe bordul port-avionului, tocmai în locul unde erau aliniate gata de sbor vreo 15 avioane americane. Căderea bombardierului provoacă o explozie formidabilă : pentru vaporul inamic a fost o lovitură de graţie...".

Escorta se împrăştie, în timp se aparatele japoneze mai fac un viraj pe deasupra epavei în flăcări ; este luată o fotografie, care va lua îndată drumul spre Tokio....

Construcţia căii navigabile a Bugului

După ce a fost cucerite de armata germană regiunile fertile ale Ucrainiei, problema legăturilor fluviale a trecut pe primul plan. Până în prezent, traficul naval între Soviete şi Apusul continentului a fost de mică însemnătate. In viitor, situaţia se va schimba. Pentru regularea cursului Vistulei au fost puse la dispoziţie în total 1,5 miliarde mărci. Administraţia germană a şi început pregătirea lărgirii Bugului. Aci se va crea o legătură importantă pentru traficul bunurilor în masă dela Vistula, peste Bug, Königskanal şi Pripejt, la Nipru. Spre Vest este astfel dată o legătură pentru Canalul Bromberg spre Netze, Warthe, Oder şi Elba, care continuă în Canalul Hittelland, aşa încât bunurile răsăritului vor lua în viitor drumul ieftin ale apelor care este de o însemnătate deosebită pentru economia marelui spaţiu. Lucrările prevăd regularea cursului Bugului, îngrijirea malurilor, construcţia stăvilarelor şi ecluzelor, pentru a face posibilă navigaţia vaselor mai mari. In urma acestor lucrări va profita şi agricultura precum şi economia în întreaga ţară, puncte de întretăiere importante, cum este Varşovia, urmând a primi puternice impulsuri.

Importanţa porturilor Mării Negre de pe coasta Caucazului

Porturile din vestul Caucazului, cu excepţia celor dela Noworossijsk şi Batum, sunt aproape inutilizabile pentru Soviete, pentru că ele nu sunt prevăzute cu instalaţiuni technice corespunzătoare.

Vase între 2000-4000 B. R. T. au nevoie de câte 15 zile pentru descărcare, deoarece cea mai mare parte a acestei operaţiuni se face cu braţele. Aceste porturi nu corespund decât pentru navigaţia locală de coastă (cabotaj), traficul lor de mărfuri fiind limitat aproape în întregime la relaţiunile cu porturile Ucrainiei şi Crimeei. Ele sunt scutite de îngheţ tot anul, posedând ateliere numai pentru repararea vaselor. Un şantier naval mai mare nu au la dispoziţie, astfel că nu se pot efectua decât reparaţiuni mici.

Excepţie fac, după cum am arătat mai sus, porturile Noworossijsk şi Batum. Novorossijsk posedă un port natural situat într'un golf apărat şi este capul liniei ferate Rostov. Cu cei 95.000 locuitori ai săi acest port este important pentru economia uneia din cele mai productive regiuni din Kuban. Aci se găseşte şi cea mai mare industrie sovietică de ciment.

In apropiere se mai găseşte între altele şi cea mai mare moară de cereale numită „Sowochos - Gigant" ; câmpiile sale se întind pe mai multe sute de kilometri pătraţi. Sfecla, porumbul, orezul, bumbacul şi vinul reprezintă restul articolelor de export. Poziţia apărată a portului care-l face apt de a fi transformat în port de război, a determinat şi instalarea acolo a unei conducte petrolifere ce trece prin Krasnodar.

Portul Batum, care este în legătură cu conducta petroliferă dela Bakum, dispune de însemnate şi într'o oarecare măsură, moderne instalaţiuni de transbordare.

Oraşul fiind cel mai sudic punct al Uniunii Sovietice depe Marea Neagră, este situat la o distanţă de 3.373 km. de Moscova şi la 4.024 km. de Leningrad.

După ultimul recesământ populaţia oraşului Batum numără 70.500 locuitori.

Din celelalte porturi ale Caucazului de vest, numai o parte au legătură cu vre-o linie ferată şi anume cu acea care pornind dela Armawir merge până la Taupse, localitate situată pe litoralul Mării Negre. Tot acolo se termină şi ramura conductei de petrol ce porneşte dela Armawir. O altă cale ferată urma să fie construită până la Batum, ea neputând fi terminată decât până la Adler, porţiune ce trece prin Sotschi şi Gogry, iar linia ce porneste din Batum n'a putut ajunge încă până la portul Suchum, care prezintă oarecare importanţă.

Nici portul Anapa situat în apropiere de Kertsch nu se găseşte în legătură cu reţeaua feroviară.

Spre organizarea liberţăţii Mării Negre.

Presa germană subliniază consecinţele de ordin economic ale izgonirii sovietelor de pe litoralul Mării Negre.

In Europa nouă a victoriei puterilor Axei şi a aliaţilor ei, Marea Neagră va fi o mare liberă, descătuşată de orice supremaţie apăsătoare şi putând constitui real o punte sigură de legătură cu orientul apropiat.

Prin situaţia ei de deţinătoare a gurilor Dunării, România este destinată să joace un rol de prim ordin în viaţa economică a viitorului apropiat.

„Essener National Zeitung", amintind faptul că România stăpâneşte azi Odessa, notează marea satisfacţie cu care a fost salutată de poporul românesc strălucita victorie a armatelor germano-române în peninsula Kerci.

„Pentru români, spune ziarul german, rezolvarea definitivă a problemei Mării Negre este de importanţă capitală.

„României îi va reveni cea mai importantă misiune în legătură cu valorificarea europeană a spaţiului din jurul Mării Negre.

„In această lume nouă a marilor spaţii economice, încheie „Essener National Zeitung", România este punctul de sprijin puternic de unde porneşte legătura cu marile spaţii economice ale orientului apropiat".

România modernă şi-a văzut mereu desvoltarea stingherită de ameninţarea dela răsărit. Iar când primejdiei slave i s'a adăogat şi primejdia bolşevică, ochii pânditori de la răsărit au devenit paralizanţi.

Lupta noastră dincolo de Nistru, jertfele pe cari le-am făcut alături de armata germană şi participarea noastră hotărîtă la luptele care continuă, până la marea victorie finală care se apropie, — pornesc din însuşi instinctul de viaţă al Neamului.

Ne batem pe întinsul câmpiilor ruseşti, pentru libertatea noastră, pentru viaţa noastră, pentru a putea da Neamului posibilitatea unei desvoltări liniştite şi înfloritoare.

Ce jertfă ar putea fi prea mare când ţinta de atins este atât de măreaţă ?

Zdrobirea definitivă a bolşevicilor nu mai este prea depărtată. La Charcov au fost deschise drumurile marii victorii finale. Aparatul de război sovietic a fost zguduit, aici, în încheeturile lui şi pierderile pe cari le-a suferit sunt atât de catastrofale, şi în oameni şi în materiale, încât refacerea nu mai este posibilă şi nici rezistenţa pe noui linii, spre răsărit, nu va mai putea fi organizată decât cu mijloace reduse.

Massele fanatizate ale roboţilor Moscovei nu sunt, nici ele, fără sfârşit şi foarte curând resturile lor desorganizate, vor trebui să-şi caute refugiu în depărtările răsăritului.

Vom trage, atunci, toate consecinţele credinţei noastre neşovăitoare şi ale jertfelor noastre neprecupeţite.

Cum spune „Essener National Zeitung", odată dispăruţi ochii de pândă cari ne împiedecau mişcările şi ne stinghereau munca creatoare, ne vom putea împlini misiunea care izvorăşte şi din situaţia noastră geografică — punte de legătură între două continente —, şi din puterea noastră de muncă şi creaţie.

Nici-un fel de ameninţare nu ne va mai umbri drumul propăşirii, şi nici un fel de umbră nu ne va mai întuneca dreptatea. Prin jertfa noastră de sânge pe frontul de răsărit în lupta de zdrobire a duşmanului de moarte al întregii Europe asigurăm drepturile şi înflorirea Neamului românesc întreg.

(„Unirea")

Marina Noastră

De când armatele noastre de uscat, secondate de iureşul flotilelor aeriene, au pornit spre răsărit cea mai mare ofensivă desrobitoare a Neamului, tot deatunci şi flota noastră, redusă ca tonaj, însă aprigă, vigilentă, a dat dovadă, prin actele de bravură ce-a săvârşit, că se găseşte pe linia de onoare a luptei, prezentă acolo unde unităţile marine bolşevice încearcă să pătrundă în apele noastre teritoriale.

Prin deplasări uşoare şi curagioase manevre, flota noastră a asigurat şi asigură cu deplină eficacitate siguranţa coastelor Mării Negre. Cu un curaj demn de vitejia strămoşească, marinarii noştri, în orice situaţii s'au găsit, n'au pregetat nici o clipă de-a înfrunta duşmanul făţiş, de-al distruge acolo unde s'a găsit şi de-a arăta, nu numai lor, ci lumii întregi, că poporul nostru viteaz şi muncitor, născut aici, la gurile Dunării, reprezintă o forţă nu numai prin armata de uscat şi aeriană, ci şi prin marina militară, precum şi comercială.

Dacă din cauza unor condamnabile neglijenţe ale trecutului, pe cari Mareşalul nostru le-a condamnat de mult, şi caută acum să le corijeze rapid, energic şi durabil, nu avem acum o marină de zece ori mai mare, asta nu însemnează că cea existentă n'ar reprezenta o forţă combativă de temut în luptele navale ce se dau în Marea Neagră şi Marea de Azov.

In sprijinul acestei afirmaţii, vine al doilea succes al marinei române, anunţat mai zilele trecute, soldat, în urma unei lupte cu scufundarea unui submarin sovietic de către un crucişetor român.

Presa streină a înregistrat în elogiile cuvenite acest mare succes al marinei noastre, arătând încă odată lumii că suntem demni de marea încredere şi misiune ce ni s'au dat, în această parte a Europei, de către puterile Axei cari azi, prin faptele lor de arme, luptă pentru schimbarea înfăţişărei acestei lumi înrăite şi nedrepte.

Flota noastră este prezentă şi activă la postul de onoare al Neamului. Jertfele ei, succesele ei, alături de celelalte, înscriu pagini de glorie în istoria noastră, pentru viitorul măreţ al României de mâine.

AUREL MUCENIC
(Poporul)

U. R. S. S. putere navală fără spirit marinăresc

Prin vastitatea teritoriului, prin indolenţa patriarhală a populaţiei, prin fertilitatea solului, prin hidrografia şi prin clima ei, Rusia a fost de veacuri o ţară cu o economie tipic agricolă. Două forme fundamentale de activitate ale societăţii moderne au rămas pentru foarte multă vreme puţin sau deloc cunoscute poporului rus: activitatea industrială şi comerţul exterior.

Astfel caracteriza situaţia Rusiei în complexul mondial autorul italian Giuseppe Caputi (în Illustrazione italiana, nr. 32, Aug. 1941). Şi această caracterizare este nu numai justă, ci şi foarte sugestivă. Legenda spune că Petru cel Mare, cel dintâi, a înţeles că Rusia trebue să-şi deschidă o fereastră spre Occident, făcând comerţ de blănuri şi de grâne. Şi tot Petru cel Mare se spune că a intrat ucenic la un constructor de corăbii pentru a-i învăţa pe Ruşi arta navigaţiei.

Nevoia de schimburi comerciale a venit prin forţa lucrurilor; prin însăşi fertilitatea extraordinară a solului şi a produselor lui. E adevărat că această abundenţă nu împiedica adesea ca milioane de oameni să moară de foame. Totuşi exportul nu înceta şi sunt de amintit celebrele cuvinte ale lui Stere, profund cunoscător al stărilor de lucruri ruseşti, că Rusia exportă în fiecare an nu ştim câte sute de mii de cadavre...

Schimburile nu se puteau însă face decât pe cale maritimă. Numeroasele fluvii navigabile care străbat Rusia, puteau deasemenea desvolta o reţea de comunicaţie, paralelă cu acea a căilor ferate. Importanţa acestor căi de comunicaţie era cu atât mai mare, cu cât distanţele între centrele de producţie şi cele de consum (în speţă ţările vecine, ca de pildă Germania) erau enorme, atât pentru grâne, cât şi pentru petrol (din Caucaz).

Şi în a doua jumătate a secolului XIX ca şi la începutul sec. XX, petrolul, grâul, minereurile şi lemnul Rusiei lâncezeau totuşi în porturile de origine pe vase străine, iar produsele micii şi marii industrii occidentale continuau a fi îmbarcate pe cargoboturile vechii şi nouii marine comerciale europene.

Pentruce ? Pentru un motiv fundamental: poporul rus nu e un

popor de marinari, nu înţelege marea, nu se simte atras de coastele şi de suprafaţa ei azurată, nu sufere fascinaţia mâniei sau blândeţei ei. In istoria Rusiei se vede totuşi un tipic, profund şi strident contrast între indolenţa poporului şi politica guvernului; acesta a avut totdeauna ca directivă principală, cursa la mare şi cucerirea coastei.

Rusia a rămas însă o ţară săracă în populaţie maritimă. Harta etnografică e de o extraordinară elocvenţă: pe ţărmurile celei mai bune ferestre spre Occident, în Baltica, s'au afirmat şi au prosperat alte rase decât cea rusă.

Spre marea Nordică s'au instalat neamuri de origine mongolă. Adevăraţii Ruşi au rămas departe în mijlocul continentului.

Spre Sud, deşi s'au aşezat numeroase neamuri slave pe ţărmurile Mării Negre şi Caspice, familiaritatea lor cu elementul lichid a rămas foarte redusă. Iar expansiunile într'adevăr mari ale imperiului moscovit au fost pe linia continentală, spre Asia centrală, Siberia şi provinciile periferice ale Mongoliei şi Chinei.

In domeniul comerţului maritim, ca şi în cel al colonizărilor de peste mări sau al marilor transmigraţiuni oceanice, poporul rus e aproape absent în istoria navigaţiei şi a marilor descoperiri geografice cu excepţia unei oarecare activităţi ştiinţifice sau explorative în regiunile antarctice.

Linia dominantă a lumii slave e deci „continentalitatea" ei. Şi o dovadă e felul cum se manifestă sufletul rus în cântecul plângător al luntraşilor de pe Volga, majestuosul fluviu intern, fluviul continental prin excelenţă. Cântecul acesta e poate unic în lume prin încetineala lui, care e un drum în stepă, dar nu pe apă.

Această psihologie specific continentală nu se poate însă explica numai prin influenţa şi ambianţa geografică asupra rasei. Rasa germanică, de pildă, locuind o regiune eminamente continentală şi care nu şi-a intensificat activitatea navală decât într'o epocă relativ recentă, a făcut în timp de pace ca şi în timp de război adevărate minuni pe mări şi pe oceane.

Rasa rusă e puţin aventuroasă pe mare şi de câte ori a îndrăsnit ceva mai mult, întreprinderea a fost dezastruoasă. E, desigur, o deficienţă intrinsecă, rasială, a poporului rus, în ce priveşte marea, marina şi spiritul marinăresc.

Consecinţa concretă a acestei stări de lucruri a fost lipsa sau quasi-lipsa unei flote comerciale ruseşti.

Cu toate cele patru mări ale ei, cu toată imensa ei reţea fluvială, cu toată rezerva ei de oameni — de la o sută de milioane, marina comercială rusă a rămas totdeauna mult inferioară ca tonaj şi ca eficienţă nu numai marinelor marilor ţări oceanice — Anglia, St.-Unite, Japonia — şi statelor europene ca Germania, Italia, Franţa, — dar şi la o mare distanţă de aproape totalitatea statelor europene, cu mult mai mici în suprafaţă şi populaţie: Norvegia, Suedia, Danemarca, Olanda, Belgia, Grecia, Portugalia, Spania. Ceea ce demonstrează că Rusia e putere navală fără marinari. Pe când populaţia Rusiei e de zeci de ori mai mare decât cea a Norvegiei sau a Greciei, flota comercială a acestor ţări e de 5—6 ori mai mare decât cea rusească; iar procentul populaţiei care lucrează pe mare sau în industria navală în Rusia, e comparativ de cel puţin 200 de ori mai mic decât în cele mai mici ţări europene. De unde în unele ţări 15% din populaţie e consacrată activităţii navale, în Rusia procentul e abia de 1 la mie.

Şi cu toate acestea, Rusia, fără o populaţie riverană, fără interese maritime, fără o conştiinţă marinărească, a voit să aibă o flotă militară şi a pretins să fie o mare putere navală.

A pretins-o sub ţar; a pretins-o sub regimul bolşevic.

Imensa bogăţie a ţării a permis să se furnizeze marinei ruse material abundent, dar proporţia, numărul şi materia nu ajung pentru a combate şi a învinge pe mare.

Şi astfel regimul ţarist se dedică reconstrucţiei unei puternice flote cu care se prezintă în războiul mondial.

Dar acesta înseamnă un nou faliment. Trei ani în şir flota rusă fu ţinută în şah de o parte relativ redusă a flotei germane, după cum flota turcă, întărită cu *Goeben* şi *Breslau*, ţinu în respect forţele navale ruseşti din Marea Neagră. Apoi veni „revoluţia din Octombrie" care explodă violent pe unităţile flotei; veni dezastrul militar, desordinea politică, tulburarea economică, haosul bolşevic. Noul regim, expresie tiranică a unei minorităţi, mai dur şi mai crud decât regimurile precedente ce sfârşiseră în sânge, după atâta distrugere şi atâta luptă, se consacră şi reconstrucţiei. Dar reconstrucţia aceasta fu înţeleasă într'un chip straniu, care s'a manifestat prin a da arhitecturii sociale o absurdă desvoltare orizontală, plată, meschină, uniformă, fără orizont, fără ideal şi fără speranţă.

Prin natura lui şi prin program, bolsevismul fiind duşmanul oricărei aristocraţii diferenţiate, nu şi-a dat seama că tehnica modernă impune categoric conceptele de ierarhie şi de specializare în oricare organism industrial şi militar şi mai presus de orice în structura unei marine de război. In furia nivelatoare, bolşevismul a depăşit orice limită. Deaceea în ultimii ani, nevoia unei ierarhii şi a unei autorităţi a fost adânc resimţită în armata sovietică. Dar nu e deajuns să mecanizezi un popor pentru a face o ţară industrială şi nici să construieşti vase şi să îmbarci oameni pe ele pentru a crea o flotă.

In douăzeci de ani de bolşevism, Rusia şi-a putut reconstrui materialul unei flote, dar n'a reuşit să reconstruiască Statul Major distrus de revoluţie, organizarea ierarhică, tradiţia, pe care echipagiile roşii au înlocuit-o cu supravegherea comisarului politic.

Ce importanţă mai poate avea — în asemenea condiţii — o enumerare a principalelor piese ale flotei sovietice? Ce însemnătate pot avea cele trei cuirasate din clasa *Pariskaia Kommuna* de 23.000 tone, moştenite dela flota ţaristă, rebotezate şi remodernizate de bolşevici, sau vasul port-avioane *Stalin*, sau cele patru crucişătoare moderne din clasa *Kiroff*, sau numeroase crucişetoare mai mici, şi 10 exploratoare de tipul *„Leningrad"*, sau cele 40 sau 50 de vase de suprafaţă şi cele 150 sau 160 submarine?

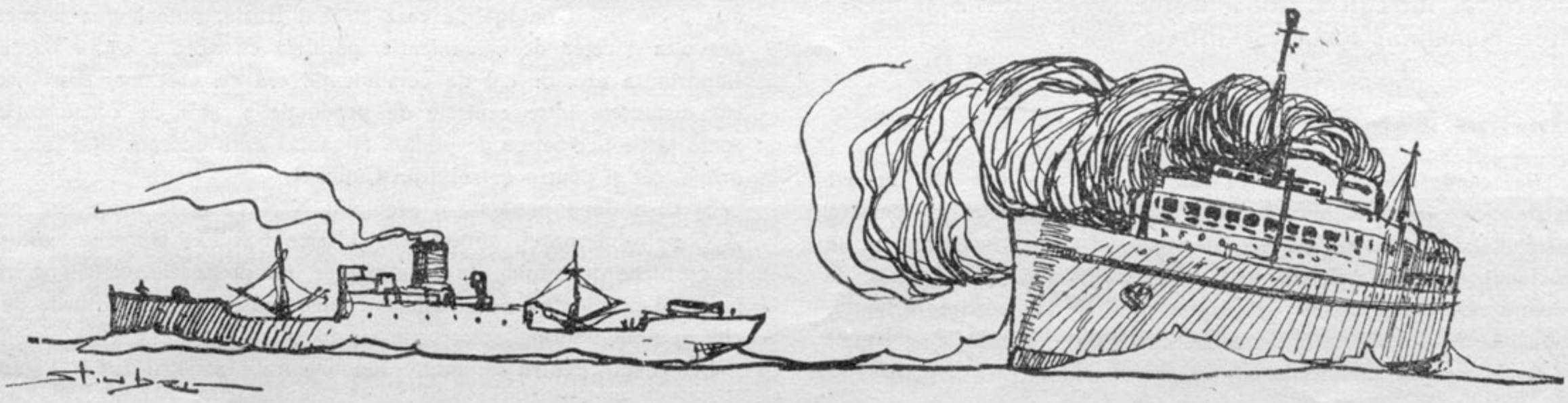
Cât despre vasele în construcţie, programul prevede 3 mari cuirasate de 35.000 sau 40.000 tone, armate cu tunuri de 406, 5 crucişătoare de 7.700 tone, 2 port-avioane de 12.000 tone, 8 mari contratorpiloare de 2.800 tone şi alte vase mai mici. Toate pentru 1942.

Soarta celor două principale flote sovietice, din Marea Neagră şi din Marea Baltică, e dealtfel pecetluită prin înaintarea germană în Crimeea şi în sectorul Leningrad.

Fără îndoială, în secolul tehnicei războiul pe mare a rămas dominat de forţa spiritului şi nu de cea a materiei.

Ori U. R. S. S. se dovedeşte a fi o putere navală fără spirit marinăresc.

P. C. VELEA
(Vremea)



Muzeul Acvatic

Valurile scot din scrin
Scufe albe de senin,
Rochii scumpe şi dantele
Pentru doamne bătrânele, —
Scot străvechi bijuterii
Şi uitate elegii...

Valurile - aduc la soare
Broderii costisitoare,
Povestiri cu marinari
Şi schelete de corsari!...

...Ce muzeu de vechituri!...
Câte spaime, câte uri,
Câte lupte, câte vase,
Câte sumbre parastase
Pomenite'n vijelia
Nopţii triste, fără lună,
Scoate astăzi fantezia
Valului, dintr'o genună
Enigmatică şi-adâncă!...

Rezemată de o stâncă,
Marea doarme liniştită...
Pe când valurile vin
— Din acvatica vitrină —
Cu-o poveste nesfârşită
De pe Pontul-Euxin....

ALEXANDRU BILCIURESCU

Urechea lui Neptun

Ascultă cum se-aude briza:
Adie ca o mângâiere!...
In aur îşi vopseşte friza
Matrozul blondelor galere...

O scoică a rămas pe mal,
Părând urechea lui Neptun,
Şi'n ea răsună triumfal
Ecoul valului nebun...

Ghiceşti acolo, ca'n ghioc,
Şi soarta mândrelor trireme,
Şi-al marinarului soroc
In ghiara vechilor blesteme...

Deschisu-s'au porţi mari de nor
Şi joacă'n horă înecaţii!
In scoica roz — abis sonor —
Auzi cum chiue piraţii!...

Şi'n faţa ochilor apar:
Paiaţa valului: un dolf, —
Jean Bart şi vasu-i legendar...
Comori ascunse într'un golf,
Un naufragiu... şi-o galeră,
Pierind pe Pontul-Euxin...
. . . . . .
Iar scoică stă pe etajeră
Visând destinul ei marin...

ALEXANDRU BILCIURESCU

„URECHEA LUI NEPTUN"

Decor Mitologic

In valuri, doar un singur rod e,
Născut din crucişări de spade;
Şi marea, lin, înalţă ode
In cinstea anticei Elade.

In fiecare cuib e-un cântec,
In fiecare strop — un mit,
Când ţara soarele descântec,
Proptit pe blondul infinit.

Şi, ca'ntr'o criptă, dorm senine
Poveşti străvechi, ce sfarmă timpul,
Cu Zeii zărilor eline...
— De svârli năvodul, scoţi Olympul!...

ALEXANDRU BILCIURESCU

Caron

Luntraşul gârbov este obosit:
De veacuri, zmulge sufletelor vamă,
El care a spus Morţii hâde: „Ia-mă!"
Dar vrerea, coasa nu i-a împlinit.

Coboară mitologicu — asfinţit
Şi'nchide, melancolic, ca'ntr'o ramă,
O largă simfonie de aramă
Şi valurile ce-au călăuzit.
Sicriul plutitor. Bătrânul cioclu
Priveşte luna care stă pe soclu,
Sculptată în smaralde şi onix...

Apoi, el lasă vâslele să-i scape
Şi luntrea-l duce, singură, pe ape,
Spre portul isbăvirilor, spre Styx...

ALEXANDRU BILCIURESCU

Femeea Mării

Purtând colan de perle şi mărgean
Şi'n ochii-i verzi — enigme submarine,
Având un trup de aur şi rubine
Furate în adâncuri de-ocean, —

Sirena ţese, magic, din suspine
De val, un cânt de vrajă şi alean
Ce turbură acvaticul noian,
Urcând, calvar, spre stelele senine...

... Al nopţii parfumat şi cald fior
I-aduce melodii de pe-un vapor:
Ar vrea şi ea în dans avânt să-şi iee.

Şi bucuros şi-ar da divinitatea,
Să simtă doar o noapte voluptatea
De-a fi la bal într'adevăr femee!...

ALEXANDRU BILCIURESCU

Construcţiuni navale (Vol. II) de general **Inginer Vasile Năsturaş,** diplomat al Şcoalei Superioare de Inginerie Navală din Genova.

Autorul a desăvârşit o lucrare anterioară cu acelaşi titlu, cu un alt volum care tratează cu aceeaşi competinţă stadiul în care se găseşte acest material, progresele realizate, precum şi evoluţia în viitor a materialului naval.

Volumul de 60 pagini şi însoţit de numeroase planşe, cuprinde două părţi:

I. Nevoia imperioasă pentru România de a construi nave de război şi comerciale. Ce măsuri trebuesc luate pentru a putea construi la noi.

II. Organizarea şantierelor navale.

III. Problema salvării navelor sinistrate. Mijloacele de valoare folosite astăzi. Propuneri pentru Ţara noastră.

* * *

Maşini marine de Căp. Inginer **Grigore Halus,** diplomat al Şcoalei Politechnice din Bucureşti.

Un volum de peste 450 de pagini cu 500 de schiţe şi planşe, care umple un gol în literatura technică navală, resimţit după epuizarea vechiului curs al Inginerului Cupşa.

Material bogat cuprinde: maşini alternative, turbine cu vapori, motoare cu ardere internă, căldări cilindrice şi tubulare, arderea cu păcură şi praf de cărbune, maşini auxiliare: pompe, servomotor, vinciuri, instalaţii frigorifere, cele pentru forţă şi lumină, pentru armament, pentru navigaţie. Conducte şi valvule, maşini şi instalaţie electrice, — generatori, electromotoare, acumulatori, distribuţia energiei electrice.

Instrumente şi aparate de măsură: manometre, vidometre, termometre.

Noţiuni de construcţii navale, formule de bază, tabele, etc.

Din această expunere se vede bogăţia de material, iar competinţa autorului este o garanţie de felul tratării.

CĂRŢI ŞI REVISTE

de SCARLAT PREAJBĂ

■ CUVANTUL MAREŞALULUI CATRE SĂTENI, care apare în condiţiuni redacţionale şi tehnice perfecte, a publicat (în nr. 110) textul cuvântării rostite cu prilejul serbărilor dela Chişinău ale revenirii Basarabiei la patria-mumă. Cuvintele Mareşalului sunt cuvinte de Evanghelie istorică şi deci se cuveneau să fie cunoscute de toată suflarea românească şi, ca atare, şi de sătenii noştri. Cititorii revistei noastre le-au văzut, la timp, în ziare, şi le-au auzit şi la radio în ziua comemorării celor 25 de ani dela actul Unirii fraţilor de dincolo de Prut. In fiecare număr ce apare din „Cuvântul Mareşalului", sătenii găsesc felurite învăţăminte potrivite bunilor noştri ţărani. Sunt nelipsite anumite pagini privitoare la: sfaturi pentru agricultură, pentru gospodine, pentru păstrarea sănătăţii, tălmăciri din Sfânta Scriptură a credinţei strămoşeşti, răbojul vremii; cum stăm cu războiul; lămuriri pentru înţelesul legilor; povestiri, istorioare pentru cei mici şi mari, fapte vitejeşti, poezii şi răspunsuri la scrisorile din cutia de plângeri ale sătenilor. Intre aceste articole sunt şi ilustraţiuni potrivite cititorilor plugari şi meseriaşi.

Intelectualii dela oraşe pot să citească această bună foaie; ei vor simţi o plăcere deosebită văzând cum un grup de scriitori, iubitori ai sătenilor noştri, îşi dau silinţa ca luminile lor să ajungă acolo unde trebue. Noi felicităm pe redactorii dela CUVANTUL MAREŞALULUI CĂTRE SĂTENI, pentru chipul cum înţeleg să-şi arate dragostea pentru acei cu mai puţină ştiinţă de lume şi de fapte.

■ PE URMELE RĂZBOIULUI, de **general Ion Manolescu** (tip. „Lupta", Bucureşti 1943). Iată o bună carte, redată de cunoscutul autor, general Manolescu, care publică, prin această carte, a 26-a lucrare a sa. In adevăr este un record în publicistica română. Cartea de faţă e împărţită în cinci capitole, care de care mai interesant şi mai instructiv. Prin stilul sugestiv şi prin materia variată prezentată, autorul ne reaminteşte anumite pagini din istoria vecinei noastre dela răsărit, ne duce pe drumuri, şi străbate cu cititorul, regiuni prea puţin populate de atâtea naţionalităţi — între care românii sunt pretutindeni risipiţi. Autorul ne face un rezumat interesant al operaţiunilor militare care au avut loc în actualul război, în care brava noastră armată a biruit. Astfel ne reîmprospătăm episoade desvoltate în Crimeia, în istmul acesteia, atacurile dela Sevastopol, Feodosia, peninsula Kerci. Sunt reproduse şi din notele bravilor noştri luptători — extrase din carnetele lor de război — adevărate documente istorice care vor rămâne nepieritoare totdeauna. Autorul ne înfăţişează şi informaţiuni, pline de un cald şi palpitant interes, privitoare la românii-moldoveni locuitori în stepele ruseşti. Un capitol interesant găsim în opera de cult al morţilor români şi germani realizată prin societatea germană W.G.O. şi prin „Aşezământul naţional Regina Maria pentru cultul eroilor români". Cartea este împodobită de numeroase şi sugestive ilustraţiuni, reuşite, scoase din regiunile vizitate de autor. Felicităm pe d. general Manolescu pentru noua sa lucrare şi interesantă şi instructivă.

■ Cunoscutul scriitor italian, **Bravetta,** fiul celebrului marinar Ettora Bravetta, şi el însuşi artilerist naval, a scris şi a tipărit o carte, intitulată „I MARINA d'ITALIA". Această excepţională lucrare (ilustrată) este editată de Institutul de politică internaţională dela Milano.

Autorul înfăţişează, cu o rară putere de evocare, pe toţi marinarii, care, dela începuturile marinei moderne italiene şi până la bătăliile de astăzi din Mediterana, au strălucit, înscriind, în marea carte a istoriei marinei mondiale, pagini de glorie cu care se poate mândri omenirea întreagă. Prin faţa cititorului se perindă, dela umilii marinari până la marii amirali, toţi aceia care au dat ceva marinei şi Patriei. Toţi aceşti eroi, sau harnici muncitori, sunt amintiţi în paginile lui Bravetta. Alături de oamenii care au însufleţit navele, autorul vorbeşte de vapoarele şi de unităţile mici şi mari, care, în istoria marinei italiene, şi-au spus cuvântul, atât pe tărâmul progresului, cât şi pe acela al întreprinderii sau luptei navale. Iată o carte instructivă şi plină de căldură.

■ In revista TEMPO (ediţie italiană) nr. 191/1943, găsim date informative interesante despre resursele petrolifere din România, cu un scurt istoric şi sugestive ilustraţiuni, în articolul **Sangue nero dei Carpazi.** Mai găsim note culese de trimesul special, al revistei, în care sunt descrise aspectele şi înfăţişerile dela **Odesa,** aflată sub autoritatea românească actuală.

■ CARTEA APELOR se intitulează o lucrare nouă a d-lui **Apostol Culea,** alcătuită pentru cursul primar superior (clasele V, VI şi VII); este aprobată de ministerul culturii naţionale, fiind întocmită după programul analitic în vigoare. Conţine 31 bucăţi literare — fie prelucrate, fie originale, ale diverşilor autori români şi streini —; această carte este o antologie a apelor. Sunt istorisiri redate pe înţelesul micilor cititori, într'o limbă curată şi aleasă, care să placă şi să câştige în cunoştiinţele pe care autorul le prezintă. Astfel, micii cititori vor afla minunile din Deltă, din bălţile Siretului, descrieri depe întinsul Mării Negre; o povestire de subt ape, din viaţa de marinari şi a pescarilor; istorisiri din isprăvile marinarilor; lupta oamenilor cu apele; despre pescăruşi, delfini, rechini; sunt şi poezii, în care sunt cântate apele noastre. D. Apostol Culea, cunoscând bine viaţa, aspectele şi foloasele apelor, este autorul şi a altor lucrări, originale şi traduse, de asemenea natură, — fiind un neobosit propagandist al dragostei şi preţuirii Mării Negre, a Dunării şi a tuturor râurilor ce ne brăz-

dează ţara —, în cât, prin această ultimă lucrare: **Cartea apelor,** d. Culea aduce un mare serviciu acestei propagande. Lucrarea a apărut în editura Remus Cioflec (Bucureşti), iar preţul de 45 lei o face accesibilă oricărei pungi modeste.

■ In lucrarea DOROBANŢII DE GARDĂ, alcătuită de d. colonel Şt. Opriş, cu însemnări din războiul nostru sfânt, găsim oarecari date preţioase despre .d. general N. Şova, actualul ministru subsecretar de stat al marinei. E o lucrare bine alcătuită, cu text şi ilustraţiuni, care, citită, lasă, în urmă-i, entusiasm şi admiraţie pentru bravii luptători jertfiţi pe altarul Patriei.

■ LES ROUMAINS („Cartea Românească", Bucureşti) este un album cu text, în franţuzeşte, şi cu splendide ilustraţiuni, în care cititorul strein poate să fie pus la curent cu origina istorică a poporului român, apoi cu desvoltarea acestuia în decursul timpurilor, până acum, cu calităţi sufleteşti de care e înzestrat, iar prin energiile fizice şi morale dovedite, a fost în stare să reziste împotriva tutulor încălcărilor barbare, din toate direcţiunile, prin bravură şi tenacitate, încât să preexiste din vechime şi până în prezent. Intreaga evoluţie istorică a României, moderne, îi dă dreptul la aceste locuri, în care s'a pomenit că există din cele mai îndepărtate şi adânci veacuri, chiar dinaintea erei creştine sub formele de atunci; ca atare poporul român îşi merită situaţia, pământul şi fiinţa în cadrul Europei trecute, prezente şi viitoare. Vechiul istoriograf Herodot pomeneşte de întâele aşezări omeneşti de prin regiunile de aci, româneşti, pe care Dacii le-au moştenit, apoi Romanii le-au urmat şi acestora, contopiţi, le-au succedat valaho-moldovenii băştinaşi. In cât **Dacia felix** de odinioară, bogată şi vitează, este ceeace Daco-România veche apăru şi ceeace România modernă neclintită şi permanentă există şi va dura în eternitate. Atâtea seminţi trecute prin locurile noastre, ca Hunii, Avarii, Pecenegii, Ungurii, Cumanii, Turcii, Tătarii, Moscoviţii, care au asvârlit prăpăd şi morţi în trecere, au lăsat fiinţa neamului românesc în picioare, întreagă şi neclintită, în locurile de baştină şi de veghe în aceste colţuri sud-estice, ca sentinelă română, neclintită dela postul ei de încredere al Europei civilizate. Aşa a fost secole, aşa e şi acum. Textul acestui artistic album, alcătuit în fraze lapidare, dar perfect construite, e completat cu splendide fotografii cu figuri de bărbaţi, femei şi tineri, de rară frumuseţe, romană şi dacă, aşezaţi în atitudini pitoreşti şi în peisagii naturale, sau interioare, cum numai în regiunile româneşti se mai pot găsi. E o lucrare care face cinste ţării noastre circulând cât mai mult printre streini.

■ L'ART PAYSAN ROUMAIN („Luceafărul", Bucureşti), este o lucrare prezentată în perfecte condiţiuni tehnice, cu text redacţional riguros pus la punct şi cu ilustraţiuni multicolore care corespund titlului şi scopului lucrării. Streinii pot să fie bine iniţiaţi în arta noastră ţărănească, învăluită în poezie, basm şi creaţie, care uimeşte o lume întreagă prin originalitate şi imaginaţie. Sensibilitatea româncii, prin lucrul ei de mână, migălos şi răbduliu executat, aplicat la pânză şi covoare naţionale, s'a remarcat prin opere de bun gust, care, în afara lucrului de artă, duce şi la întrebuinţări utilitariste. Casa dela ţară, sub înfăţişare curată şi îngrijită, îmbogăţită cu lucruri ieşite din mâna ţărăncei noastre, ne apare ca o adevărată expoziţiune permanentă, oricând deschisă doritorilor să o privească cu plăcere şi să o admire până la extas. Incondeierea ouălor de Paşti, este iarăşi încă o înclinare a femeii dela ţară, în care ea îşi pune toată imaginaţia şi îndemânarea ei în desemnuri variate. Portul naţional, pe regiuni, atât al femeilor cât şi al bărbaţilor, e tot ce se poate mai artistic lucrat. Se văd, aci, stil, culori, varietate, imaginaţie, care uimesc. Nu mai puţin se pricep să lucreze, tot atât de perfect, şi bărbaţii, în încrustări în lemn, în piatră, în metal, pe sticlă, aplicate la porţi, uşi, stâlpi, case, bastoane, furci, loitre, care şi căruţe, instrumente agricole şi casnice, în împrejmuiri gospodăreşti în interior, la icoane, ferestre, mobilier, troiţe, la fântâne, cruci. Deasemenea olăritul e un vechi meşteşug al ţăranului român. Iar obiectele de îmbrăcăminte — cojoace, zeghe, căciuli, ipingea, pieptar, pălării, pantaloni (nădragi), şube — sunt lucrate, de mâna meşteşugarilor români, cu gust artistic deosebit. Cartea **L'art paysan roumain** e o realizare care aduce bune servicii ţării noastre şi poate să se găsească în bibliotecile intelectualilor streini.

■ DUMITRU OLARIU este eroul-poet, căzut în actualul război, căruia revista, constănţeană, LITORAL, îi închină un număr (nr. 13, anul V), în care publică: portretul, date bio-bibliografice şi reproduceri din ultimele lui versuri, în care una din poezii a fost scrisă, pe front, la 29 Iunie 1942, intitulată: **La moartea unui camarad.** Despre acest tânăr poet talentat, jertfit pentru România-cea-mare, au vorbit toate revistele noastre. A fost un promiţător creiator cu care literatura noastră s'ar fi mândrit să-l mai aibă. Dar Patria şi neamul l-au vrut jertfă. Să ne înclinăm memoriei poetului Dumitru Olariu.

■ REVISTA AERONAUTICEI (anul XVII) este o foarte bună publicaţiune a subsecretariatului de Stat al aerului, ca organ de propagandă, care conţine un interesant material informativ. Semnalăm, din multele articole publicate în n-rile 2 şi 3: **cronica războiului,** atât cel din răsărit cât şi cel din restul fronturilor; se arată şi **activitatea revistei** pe anul trecut, în care expozeu se evidenţiază premierea aviatorilor care au scris cele mai bune articole precum sunt: colonel-inginer dr. I. Linteş, comandor av. Al. Sahini, locot. I. Enea, căpit. av. Nicolae Grigore şi căpit. mecanic H. Popa.

■ VIAŢA BASARABIEI, revistă lunară de sub direcţiunea d-lui Pan Halippa şi redactor Octav Sargeţiu, ultimul nr. apărut (2 anul XII) conţine o interesantă materie pentru cunoaşterea, cât mai bine, a provinciei noastre, care şi-a serbat, la 27 Martie c., 25 ani dela revenirea la patria-mumă. **Cu privire la Istoria Transnistriei** e un studiu critic, semnat de Al. Boldur, în care sunt enumărate lucrările care s'au ocupat de Transnistria, de autorii: I. Nistor, C. C. Giurescu, N. Smochină, A. Sava, I. Dumitrescu, Pan Halippa, D. Strugaru, N. Macovei, O. Ghibu, I. Zafturi, E. Diaconescu, P. Iluen, N. Vaidomir, I. Mailat, I. Dimian, G. Bezviconi. Sunt interesante **Amintiri despre „Pământenia Basarabeană" din Dorpat, 1899—1902,** scrise de Alexandru I. Oatul (decedat în 1940), cu adnotare de Pan Halippa. **Pribegie din alte vremi** e un fragment din romanul **Pe urmele destinului,** de Romulus Cioflec, cu acţiuni care au avut loc în Basarabia. Sunt descrieri geografice, bune, în articolele: **Identificarea satului Noua-Suliţă Novosoliţa,** de Pavel Codiţă-Zugravu, şi **Prin judeţul Tighina,** de Elvira Orza. Sunt versuri şi diverse alte articole. O bogată cronică cu însemnări diverse şi despre cărţi, reviste, plastica şi teatru, încheie această publicaţiune basarabeană, pe care noi o cercetăm cu deosebită satisfacţiune.

■ GAZETA MILITARĂ continuă să apară în excelente condiţiuni tehnice şi redacţionale, sub direcţiunea d-lui g-l **Virgil Economu,** unde îşi dau întâlnire condierii care ştiu să pună în curent pe cititorii ei cu problemele şi informaţiunile strâns legate de actualitate. Nicio chestiune, care ar interesa pe intelectuali, nu lipseşte din coloanele acestei reviste. Sunt orientări, discuţiuni, studii care lămuresc situaţiuni inerente războiului şi pun pe cititori în lumina adevărurilor şi realităţilor existente. D. general Economu expune, clar şi documentat, situaţia beligeranţilor pe toate fronturile. Sunt redate reportagii, fidel, şi însoţite cu ilustraţiuni reuşite, desprinse dela faţa locului, datorită tinerilor noştri ziarişti care merg, pe front, în cele mai înaintate linii. Se prezintă, în paginile revistei, şi bucăţi de literatură inspirate din crâncenul război. Iar finalul acestei publicaţiuni se încheie, întotdeauna, cu o cronică, scrisă de Scarlat Preajbă, sub titulatura: „Idei, fapte, oameni", Deci, citiţi **„Gazeta Militară"** pentru a vă pune în curent cu toate evenimentele epocii în care trăim şi sperăm, la mai bine.

■ Interesanta revistă NATURA conţine studii şi informaţiuni ştiinţifice care pot folosi oricărui intelectual. Semnalăm (din nr. 2): **Vitaminele văzute de un chimist, România culturală, Petrolul în trecutul românesc, Crimeia „riviera rusească";** despre **Volga:** fluviu lung de 4000 km., lăţime 6—8 km., are 1080 afluenţi, delta se întinde pe o suprafaţă de 14.000 km.² (cât Belgia); în timp secetos scade, iar în marile viituri de ape se ridică cu 14 m. deasupra nivelului normal. Aflăm, din revistă, că **Anglia** se scufundă în mare cu 22½ cm. la fiecare secol; timp de 530.000 ani Anglia nu va mai exista. Va fi oare cu putinţă?

■ In REVISTA DE IGIENĂ SOCIALĂ, n-rul 1—3, anul XIII,

între atâtea articole şi studii interesante, semnalăm **medicina aplicată în război,** care se ocupă de soldaţii tuberculoşi lăsaţi la vatră şi asistenţa soldaţilor atinşi de afecţiuni pulmonare şi cu plăgi pulmonare, după cum ne arată cele două cărţi germane, recenzate în revista de faţă. E o revistă ştiinţifică bine scrisă de diverşi colaboratori şi bine condusă de d. dr. Bianu, directorul.

■ RĂSĂRITUL, buna revistă a Caselor Naţionale, **a intrat în al 25-lea an dela prima ei apariţiune.** Salutăm, aşa dar, această vârstă înaintată a acestei excelente publicaţiuni. Sunt articole scrise de prof. **I. Simionescu,** preşedintele Academiei Române, general **I. Manolescu,** directorul revistei şi preşedintele Centralei Caselor Naţionale; sunt bucăţi în proză literară şi în versuri; se prezintă un documentat expozeu al evoluţiei revistei „Răsăritul" în parcursul sfertului de veac încheiat; e nelipsita cronică şi bogata bibliografie, cu recenziile cărţilor, la zi, înfăţişate de d-na Lucia Serghie-Ionescu, (secretara) şi d. Scarlat Preajbă (prim-redactorul revistei).

■ CALENDARUL ZORILE BĂNĂTULUI, pe acest an, e bine alcătuit de tânărul publicist timişorean, P. Murgu, cuprinde un material instructiv: literatură, note calendaristice, îndrumări gospodăreşti, administrative şi fiscale; zodiile omului, explicarea viselor, trepnicul; târgurile de peste an, glume şi curiozităţi.

■ Insemnăm numele publicaţiunilor primite la redacţia revistei noastre: TEMPO (în l. italiană şi română). PROGRESUL literar, cultural şi artistic (Bucureşti). SIGNAL (în l. română şi germană). DACIA REDIVIVĂ (Bucureşti, anul III). BULETINUL DE INFORMAŢII AL INSTITUTULUI DE CERCETĂRI PISCICOLE ALE ROMANIEI (anul II, Bucureşti), NATURA (anul XXXII). VREMEA, (anul XVI). NEAMUL NOSTRU (anul I, Bucureşti). GAZETA TRANSILVANIEI (anul 106, Braşov). MOLDOVA (anul V, Bacău). CUVANTUL MAREŞALULUI CĂTRE SĂTENI. KORALLE (apare săptămânal). GÂNDIREA (anul XXI, Bucureşti). MUNCITORUL ROMAN (anul V. Bucureşti). EUROPA NOUĂ (anul V, Berlin, ediţie românească). TRIBUNA (anul III, Braşov). ROMANIA VIITOARE (anul III, Bucureşti). PĂMANTUL (bilunar social-literar; Călăraşi-Ialomiţa). SUDOEST-ECHO (anul XIII). REVISTA DE IGIENĂ SOCIALĂ (anul XIII). VAS UNS BEWEGT, **fragen der Weltanschaung Politik - Geschichte und Kultur** (1943). AUTOSTRĂZILE GERMANE, de Hans Pflug (Berlin, 1943). DE CE ŢINE MUNCITORUL GERMAN LA ADOLF HITLER de Hans Munter (Berlin, 1943). Un VAS SE SCUFUNDĂ (idem). CEI MAI PUTERNICI (idem).

■ In ziarul „Timpul" a apărut următorul articol: **I. Gr. Perieţeanu: Trei poeţi români, cântăreţi ai mării.**

Continuându-şi programul rodnic de activitate, acea admirabilă instituţie care este **„Liga Navală Română",** publică interesantul studiu al d-lui **I. Gr. Perieţeanu,** intitulat **„Trei poeţi români, cântăreţi ai mării".** „Dacă e adevărat că literatura nu-i altceva decât o iconire a vieţii reale, urmărind să vă înfăţişez ecoul pe care marea l'a trezit în sufletul nostru, mă voi adresa celor trei mari poeţi, ce susţin în poezia actuală, cu o neegalată strălucire, curentul tradiţionalist, după care valorificarea estetică corespunde unei interpretări organice a specificului acestui neam, înţeles ca o înfrăţire a graiului, locurilor şi oamenilor ţării. Poezia grupului **Nichifor Crainic, V. Voiculescu** şi **Ion Pilat** este reprezentativă, pentru oricine doreşte să cunoască adevăratele comori de simţăminte şi gândire ale naţionalismului integral, deoarece versul, pentru ei, nu e decât forma sub care se poate concepe frumuseţea românească". Astfel îşi începe studiul său poetul I. Gr. Perieţeanu. Domnia-sa se apleacă, cu dragoste şi înţelegere, asupra versurilor d-lui Nichifor Crainic, citând pe cele cu resonanţă marină şi ajungând la concluzia că dela tradiţionalul din **„darurile pământului",** concepţia poetului a evoluat în **„Ţara de peste veac",** spre culmile cunoaşterii transcedentale, dându-ne, după Eminescu, în această latură puţin frecventată de poeţi, cele mai bune realizări ale poeziei filosofice în care credinţa, frumuseţea şi gândul concură la unicitatea neîntrecutei sale arte literare". Al doilea poet, cântăreţ al mării, de care se ocupă I. Gr. Perieţeanu este d-l V. Voiculescu, ale cărui principale marine sunt cuprinse în volumele **„Poeme cu îngeri"** şi **„Intrezăriri".** Autorul analizează poeziile „Cântec sufletului", „Haitele Mării", „Mărgăritar bolnav", „Ostrov încins de ape", „Caron", „Primăvara la Balcic" şi „Ţărm Clasic", destăinuindu-ne impresia sa că „arta d-lui V. Voiculescu semnifică, pe lângă mărturia unei nobile suferinţe o poetică şi sufletească aderare la românism. O predilecţie a d-sale pare a fi restituirea unui pierdut tezaur de cuvinte bătrâneşti, o seamă de alese cuvinte în bună parte ignorate chiar de dicţionarele noastre linguistice, dar pe care, cu o neostenită dragoste, le-a încrustat pe firmamentul poeziei". Al treilea poet, de care e vorba, în acest studiu, este d-l Ion Pilat. Pe ţărmul Mării Negre la Balcic, unde iubita noastră Regină Maria şi-a coborît visul în realitate, construindu-şi asemeni străvechilor Doamne, un refugiu suveran, acolo şi-a scris poetul Ion Pilat versurile marine. „Datoria străbună îşi caută locul în stihurile lui Ion Pilat — spune I. Gr. Perieţeanu —. El nu se îndreaptă spre mare ca un simplu privitor, sau ca un poet de necontestat talent, ci, cum însuşi o spune atât de frumos „In spate purtând ţara" cu ceeace ea reprezintă mai românesc în peisagiu şi cuprins". D-l I. Gr. Perieţeanu, el însuşi poet de necontestată valoare, a scris, cu dragoste şi înţelegere, acest studiu despre alţi trei poeţi. Nu e nimic mai frumos decât să asculţi pe un adevărat poet vorbindu-ne despre poezie şi despre slujitorii ei, mai cu seamă când muza lor comună e divina Thalassa.

Al. Bilciurescu

■ Desprindem următoarele rânduri, publicate în gazeta timişoreană VESTUL, rânduri iscălite de scriitorul Alex. S. Jebeleanu, despre volumul d-lui Bilciurescu: Thalassa. In mijlocul apelor, aşteptat, la fiecare legănare a bărcii, ori a vaporului, de diferite primejdii, poetul găseşte o lume cu totul aparte de cea cotidiană şi structura creaţiilor sale poate să se înoiască sau să sufere o însemnată transformare. D-l Al. Bilciurescu, cu noul său volum de versuri, dă de bănuit variate surse de inspiraţie şi o coardă nouă, care deşi descriptivă, îi lărgeşte, într'o oarecare măsură, hotarele creatoare. Aproape fiecare vers are ceva din misterul şi sbuciumul mării, cuvintele şi imaginile, precum şi toată poezia sunt luate dintr'un vocabular marin:

Stelele sunt nave mici
Pentru marinari pitici,
Iară norii par în larg
Pânze albe de catarg.

sau:

O barcă mică de pescar
Plecând cu soarele-catarg,
Se'ndreaptă'n zarea de cleştar
Să prindă liniştea în larg.

La o corabie, care îşi ispăşeşte călătoria în drum spre New-York, în fundul Mării, versurile trec prin filtrul unei fantezii bogate, care transformă creaţiile divine în simple fapte marine, astfel îngerii devin mateloţi, iar Dumnezeu amiral. Această metamorfoză, destul de interesantă, naşte bogate motive de imagini plastice şi de lirism:

Corăbiile poposesc
In portul marelui mister,
Şi marinarii nimeresc
Cu ancora pe-un colţ de cer...
Şi-atunci în portul sideral
C'un stol de îngeri-mateloţi,
Apare bunul amiral
Şi îi primeşte blând pe toţi...
Bătrânul amiral fumează
O pipă cu tutun de nori
Şi barba-i albă decorează
Cerescul drum, ca un covor...

...Ecou romantic de fantasme,
Frânturi din cărţile de basme,
Un marinar visează lin
Inchis în pântec de rechin...

Marinele d-lui Al. Bilciurescu, din volumul „Thalassa", se remarcă printr'o pronunţată sensibilitate şi o putere de imaginaţie întâlnită numai la poeţii autentici. Sentimentul estetizat, într'un peisaj marin, îşi atribue o prospeţime oarecare, scăpându-se din oceanul de banalităţi în care plutesc asemenea versuri la noi.

INFORMAŢII — NOUTAŢI

Ofiţeri superiori şi inferiori decoraţi cu ordinul militar „Mihai Viteazul" post mortem.

Prin Inaltul Decret nr. 656 din 1943 s'a conferit Ordinul Militar „Mihai Viteazul" clasa III-a, ofiţerilor superiori şi inferiori după cum urmează:

Ordinul Militar „Mihai Viteazul" clasa III-a „Post-mortem".

Locotenentului comandor **Filip C. Nicolae,** pentru curajul şi devotamentul deosebit cu care şi-a îndeplinit funcţia de comandant al grupului de Dragaj Uşor, curăţind de mine apele noastre pentru a creia drum sigur navelor române şi aliate.

In momente grele când armatele aliate aveau nevoie de carburanţi pentru luptele de pe frontul de Est, a intrat cu dragoarele sale în câmpurile de mine inamice, pentru a creia drum navelor de transport, căzând la datorie cu două din micile lui dragoare.

Aspirantul **Metz Mircea Dan,** pentru curajul, devotamentul şi spiritul de sacrificiu de care a dat dovadă, în calitate de secund de vedetă torpiloare.

Intr'una din misiunile de escortă, a sărit în aer cu vedeta pierzându-şi viaţa în valurile mării.

Avansări în Marina Regală

Ofiţeri activi

Contra'Amiral la gradul de Vice'Amiral, cu vechimea dela 20 Martie 1943; Gheorghiu A. Alexandru.

Locotenenţi Comandori la gradul de Căpitani Comandori, cu vechimea dela 20 Martie 1943: Săvulescu N. Eugen, Economu C. Ioan, Niculescu I. C-tin, Borcea V. Ion, Popescu N. Florian.

Căpitani la gradul de Locot. Comandori, cu vechimea dela 31 Octombrie 1942: Bănică I. Ioan, Cristescu I. Ioan, Grecescu D. Emil, Popovici I. Horia, Călăraşu N. Petre, Stanciu N. Dumitru, Mocanu Gh. Gheorghe, Petrescu Tocineanu Ion, Popescu Tudor.

Căpitani ingineri la gradul de Locot. Comandori ingineri, cu vechimea dela 31 Octombrie 1942: Marinescu A. Vasile.

Cu vechimea dela 20 Martie 1943: Pârâianu M. Nicolae.

Locotenenţi la gradul de Căpitan, cu vechimea dela 20 Martie 1943: Vasile A. Victor, Etter E. Ervin, Cocorăscu S. Nicolae, Checais I. C-tin, Dropol Gh. Ioan, Boeru O. Ioan, Ene R. Gheorghe, Gheorghiu D. Filimon, Simionescu A. Gheorghe.

Locotenenţi Mecanici la gradul de Căpitan Mecanic: Cristescu C. Gheorghe.

Aspiranţi la gradul de Locotenenţi: Amăricâ I. Tibul, Munteanu Gh. Ioan, Panco C. Gheorghe, Giucă I. Ioan, Nicolau Tudor C-tin, Milu I. Nicolae, Rusu V. Gheorghe, Bănceanu S. Mihai, Ungureanu C. Gh., Dan I. Marin, Ciurea P. Petrişor, Rădescu I. Ioan.

Aspiranţi Mecanici la gradul de Locotetenţi Mecanici: Hărăstăşanu Gr. Emil, Gavriş P. Manole, Ungureanu N. Spiridon.

Ofiţeri din alte arme confirmaţi în marina regală:

Medici Căpitani la gradul de Medici Maiori, cu vechimea dela 31 Octombrie 1942: Ursu I. Ioan.

Administraţia

Administratori Locotenenţi la gradul de ad. Căpitani, cu vechimea dela 20 Martie 1943: Buzoianu A. Radu, Tenţulescu I. Ion, Florescu Şc. Ion.

Adm. Sublocotenenţi la gradul de Adm. Locotenenţi: Talpeş Şt. Gheorghe, Voiculescu V. Florea, Teodorescu C. Drăghia, Bondoc S. Traian, Popescu Gh. Ion, Anghel I. Nicolae, Ioan T. Vasile, Filip M. Virgiliu.

Guarzi artilerie

Guarzi Locot. Art. la gradul de Guard. Căpitan Art. cu vechimea dela 20 Martie 1943: Niţescu M. Nicolae, Alexe Gh. Mircea.

Infanteria

Sublocotenenţi la gradul de Locotenenţi, cu vechimea dela 20 Martie 1943: Căpăţină Gh. Vasile, Istrate R. Alexandru, Savin C. Nicolae, Roman I. Nicolae, Groşescu T. Emil, Picu zis Vulpaşin Nicolae, Hilchi N. Nicolae.

Ofiţeri de rezervă

Locot. comandori la gradul de căpitan comandor, cu vechimea dela 20 Martie 1943: Niculescu Dumitru.

Locot. comandori mecanici la gradul de căpitan comandor mecanic: Botel Ştefan, Dahinten Eduard.

Locotenenţi la gradul de căpitan: Păunel Ioan, Fotescu B. Gheorghe.

Concursul interşcolar organizat de filiala I. N. R. Braşov

Harnica filială Braşov a organizat, cu sprijinul corpului didactic din localitate, două concursuri interscolare, — unul de compoziţie la 31 Ianuarie şi altul de desen la 7 Februarie, premiile împărţindu-se la 21 Martie, în prezenţa d-lui Amiral C. Negru delegat din partea centralei.

La concursul literar s'au prezentat 34 elevi şi eleve ai liceelor „Principesa Elena", „A. Saguna", Industrial băeţi, „Honterus" şi Romano-Catolic.

Comisia de examinare a lucrărilor a fost alcătuită din d-nii:

— Giurgiu Octavian, dela liceul A. Şaguna.
— Encica Constantin dela liceul Dr. I. Meşota.
— Selmen Hans, dela liceul Honterus
— Sisek Ştefan, dela liceul Comerc. Reformat.
— D-na Căliman Valeria dela liceul de fete Princ. Elena.

Subiectele propuse au fost:

Pentru cursul superior

— Dunărea, cale comercială europeană
— Apele izvor de inspiraţie la poeţii noştri.
— Marea şi sufletul meu.

Pentru cursul inferior

— Valoarea economică a apelor României
Apele cunoscute din lecturile noastre
— O vacanţă pe marginea unei ape.

Au fost premiaţi următorii:

Cursul superior.

A. — Băeţi.

1. Astalosiu Valer, clasa 8-a Liceul Şaguna;
2. Olariu Mihail, clasa 6-a Liceul Şaguna;
3. Olariu Constantin, clasa 5-a Liceul Şaguna.

B. — Fete.

1. Piso Marilena, clasa 8-a Liceul Principesa Elena;
2. Bizinechi Valentina, clasa 8-a Liceul Principesa Elena;
3. Minculescu Margareta, clasa 8-a Liceul Principesa Elena.

C. — Minoritari.

1. Balint Ştefan, clasa 8-a Liceul Romano-Catolic;
2. Fazakas Alexandru, clasa 5-a Liceul Romano-Catolic;
3. Bivolaru Pavel, clasa 8-a Liceul Honterus;
   Dorner Egon, clasa 8-a Liceul Honterus.

Curs inferior.

A. — Băeţi.

1. Giurgiu George, clasa 3-a Liceul Şaguna.

B. — Fete.

1. Ciurea Elena, clasa 4-a Liceul Principesa Elena;
2. Gorun Georgeta, clasa 3-a Liceul Principesa Elena;
3. Bălan Cornelia, clasa 4-a Liceul Principesa Elena;
Modiga Silvia, clasa 4-a Liceul Principesa Elena.

C. — Minoritari.

1. Măsgăreanu Titus, clasa 4-a Liceul Honterus;
2. Matica Constantin, clasa 4-a Liceul Honterus;
3. Girip Ioan, clasa 4-a Liceul Honterus.

◆

La concursul de desen s'au prezentat 127 elevi şi eleve: 28 dela Liceul „Principesa Elena", 28 dela liceul comercial de fete, 1 dela liceul Industrial de fete, 14 dela liceul „A. Saguna", 2 dela liceul „Metoşa", 1 dela liceul comercial băeţi, 6 dela liceul Industrial băeţi, 45 dela liceul „Honterus" şi 2 dela liceul „Romano-Catolic".

Comisia de examinare a fost alcătuită din:

D-na Stela Ivaşcu, dela liceul de fete „Principesa Elena".

D-na M. Mihăescu, dela Liceul Comercial de fete.

D-na R. Popa Furnică, dela Liceul Industrial.

D-l V. Maximilian, dela Liceul A. Şaguna.

d-l Heinerich Schunn, dela Liceul Honterus.

Aprecierile asupra lucrărilor s'au făcut imediat după terminare, stabilindu-se următorul clasament:

A. — Curs inferior.

a) Fete.

Cristea Elena, clasa 2-a Liceul Principesa Elena.
Rădulescu A. Marilena, clasa 4-a liceul Principesa Elena.
Tătaru Maria, clasa 4-a liceul Comercial de fete.
Menţiuni:
Lipcei Margareta, clasa 2-a liceul Comercial fete.
Cioc Maria, clasa 3-a liceul Comercial fete.

b) Băeţi.

Ganjula Dumitru, clasa 3-a liceul Meşota.
Schunn Erwin, clasa 3-a liceul Honterus.
Hannak Roland, clasa 2-a liceul Honterus.
Menţiuni:
Hupner Otmar, clasa 4-a liceul Honterus.
Gross Rudolf, clasa 4-a liceul Honterus.
Tiberian Grigore, clasa 2-a liceul A. Şaguna.
Haneşiu Traian, clasa 4-a liceul industrial băeţi.

(urmare în pag. 79)

† Căpitanul MAXIMILIAN HRUBES

Incă un lup de mare a luat drumul veşniciei: *Maximilian Hrubes*, unul dintre distinşii comandanţi ai Serviciului Maritim Român şi Căpitan în cadrele rezervei Marinei Regale.

Născut în anul 1884, atras de mare, intră în şcoala de Marină în care se remarcă printr'o vie inteligenţă şi o solidă cultură. După terminarea şcoalei şi împlinirea stagiului legal ca secund pe vasele S.M.R.-ului,

în care timp dă dovadă de frumoase aptitudini marinăreşti, ia brevetul de Căpitan de lungă cursă. In această calitate duce cu fală tricolorul nostru, comandând pe rând, vapoarele: „Turnu Severin", „Dobrogea", „Bucegi", „Regele Carol I", „Principesa Maria" şi „Dacia".

In timpul războiului de Intregire, se poartă ca un viteaz, făcând faţă pe Dunăre la situaţiuni destul de grele, la Cinghinare, Ismail, Chilia şi Vâlcov. A fost distins cu ordinul „Coroana României" cu spade şi panglică de „Virtute Militară" în gradul de ofiţer şi ordinul „Vulturul Alb" în gradul de comandor.

Pe Maximilian Hrubes, — *Max*, pentru intimi, — am avut fericirea să-l am în subordine atât la Şcoala de Marină ca elev, cât şi în timpul războiului, iar mai târziu la Serviciul Maritim. Sârguitor şi ascultător ca elev; devotat pe front; iscusit în navigaţie, în orice împrejurare ori cât de grea, m'am bizuit pe el, atât pentru inteligenţa cât şi pentru spiritul de iniţiativă cu care era înzestrat.

In viaţă se distingea printr'o bogată cultură generală, un caracter ales care făcea să fi iubit şi apreciat atât de superiori, cât şi de inferiori. Cu sufletul lui ales nu avea decât prieteni şi admiratori.

Stins fulgerător în plină maturitate, în urma unei operaţiuni, a lăsat numai regrete printre cei care l'au cunoscut.

MOŞ DELAMARE

B. — Curs superior.

a) Fete.

Anagnastopol Drina, clâsa 6-a liceul Principesa Elena.
Poszar Paraschiva, clasa 5-a liceul Comercial fete.
Şerban Alexandrina, clasa 8-a liceul Principesa Elena.
Bota Elvira, clasa 6-a liceul Comercial fete.
Morariu Adriana, clasa 8-a liceul Principesa Elena.
Ouatu Eugenia, clasa 5-a liceul Principesa Elena.
Menţiuni:
Mihăilă Eugenia, clasa 5-a liceul Principesa Elena.
Sglimbea Maria, clasa 5-a liceul Principesa Elena.
Bradea Cornelia, clasa 6-a liceul Comercial fete.

b) Băeţi.

Popa Ovidiu, clasa 8-a liceul Şaguna.
Schunn Rihard, clasa 7-a liceul Honterus.
Ogea Aurel, clasa 8-a liceul Şaguna.
Stadtler Franz, clasa 8-a liceul Honterus.
Roth Gerhard, clasa 8-a liceul Honterus.
Schiel Heinrich, clasa 8-a liceul Honterus.

Premiile au constat din diplome, cărţi, stilouri, creioane etc.

Felicităm pe organizatori şi mulţumim întregului corp didactic care s'a arătat foarte înţelegător de a sprijini filiala L.N.R. în propaganda ce o face spre a stimula şi infiltra spiritul marinăresc printre tineret.

Exemplul filialei din Braşov ar trebui urmat de toate filialele din ţară.

Lucrările premiate vor fi publicate în „Marea Noastră pentru Tineret".

Serbarea „Ligii Navale" filiala Timişoara

Liga navală, filiala Timişoara, a organizat, sub patronajul d-lui general C. Deliceanu, prefectul judeţului, un festival artistic în sala Cercului militar. A participat un public select în frunte cu d-nii general Potopeanu, dr. Eugen Pop, primarul municipiului, dr. M. Marcu, subprefect, col. Popescu, lt. col. At. Lişcu, cpt. Moga, cpt. Roşca, etc.

Serbarea s'a deschis cu Imnul regal, executat de corul „Speranţa", condus de d. prof. Caius Sevici.

D. căp. fluvial D-tru Şerban a vorbit despre faptele de arme ale marinei noastre de război şi nevoia de a se construi vase de război şi comerciale, pentru valorificarea produselor noastre.

In continuare a vorbit despre sporturile pe apă, cari creiază echipajele de marină, insistând asupra dragostei tineretului pentru marină.

A urmat un bogat program artistic, alcătuit din cântece, coruri, poezii marinăreşti şi piesa de teatru „Camarazii" de d-nii H. Cristea şi M. Lapteş-Dorna dela Teatrul Naţional.

D. Ion Fărăianu actor dela teatrul naţional a înveselit atmosfera cu savuroasele sale glume.

De încheiere d. căpt. D. Şerban a mulţumit asistenţei şi în special d-lor general Potopeanu şi general Deliceanu prefectul judeţului, pentru concursul acordat filialei.

A APĂRUT

NUVELE MARINAREŞTI

DE

DELA TYRAS şi SCARLAT PREAJBA

Un elegant volum cu întâmplări emoţionante de viaţa pe mare.

COSTUL 100 LEI

Comitetul de direcţie

(Şedinţa de Sâmbătă 27 Februarie 1943)

Membri prezenţi la şedinţă au fost d-nii: v. amiral-adjutant N. Păiş, avocat I. Gr. Perieţeanu, inginer Iliescu-Brânceni, c. amiral I. Georgescu, comandor A. Negulescu, general N. Negreanu, avocat C. Asvadurov, colonel U. Sâmboteanu.

Prezidează d-l v. amiral-adjutant N. Păiş.

D. comandor A. Negulescu, secretarul general al L.N.R., comunică următoarele:

S'au continuat ţinerea conferinţelor, atât în Capitală cât şi în ţară; în provincie au conferenţiat d-l Apostol Culea, la Piatra-Neamţ, şi d-l comandor Ion Tănase, la Braşov.

S'au primit donaţiuni: dela d-l P. G. Manta, în afara sumelor anterioare, încă 10.000 lei, pentru care i s'a eliberat chitanţa nr. 23.284, şi dela d. Pavel Murgu, membru filiala L.N.R. Timişoara, 100 exemplare calendarul „Zorile Banatului" pe 1943. Ambilor donatori li s'au mulţumit, în scris, prin corespondenţă şi în revista „Marea Noastră".

Comitetul aprobă cererea asoc. aeronauticii şi marinei.

Demisia d-lui I. Dioancă, registrator al centralei L.N.R. cerută prin petiţia înregistrată sub nr. 196/1943, pe data de 15 Martie 1943, se aprobă de comitet; iar centrala L.N.R. îi va arăta mulţumiri, în scris, pentru serviciile aduse în tot timpul activităţii la Ligă.

Pentruca acest serviciu să nu sufere, în locul d-lui Dioancă, pe aceiaşi dată, comitetul aprobă numirea, în mod provizoriu, în acelaşi post, a d-lui lt. invalid Paul Epureanu.

Relativ la volumul proectat sub titlul „Marina şi marinarii", comitetul e de părere să se continue cu strângerea materialului, mai departe; dar tipărirea lucrării se amână pentru mai târziu, când se va dispune de fonduri băneşti.

(Şedinţa de Vineri 12 Martie 1943)

Au fost prezenţi d-nii: v.-amiral N. Păiş, avocat I. Gr. Perieţeanu, comandor Aurel Negulescu, general N. Negreanu, avocat C. Asvadurov, Apostol Culea, colonel U. Sâmboteanu.

Prezidează d. amiral Păiş.

D. comandor Negulescu, secretar general, prezintă actele.

Citeşte procesul-verbal ce ne-a fost înaintat cu adresa înregistrată sub nr. 258, din 14 Martie 1943, relativ la înfiinţarea filialei L.N.R. Arad, cu compunerea membrilor de conducere. Comitetul nostru iea cunoştinţă că filiala a fost legal constituită; ca atare dă aprobarea de funcţionare a filialei pe data înfiinţării. I se va transmite felicitări şi comunica directive de administraţie şi de propagandă.

Asociaţia „Prietenii ştiinţei" din Craiova roagă a se trimite doui conferenţiari pentru zilele arătate în scrisoarea trimisă de d. profesor C. D. Fortunescu. Vor fi trimişi d-nii comandor N. Ionescu-Johnson, locot. comandor Popescu-Deveselu sau d.-amiral C. Negru.

Se citeşte adresa nr. 7455/943 (înregistrată la nr. 277, din 8 Martie 1943) cu darea de seamă a rezultatului concursului ţinut de filiala L.N.R. Braşov. Ca urmare a concursului ţinut la Braşov, acum, să **ni** se recomande 10 tineri, premiaţi, cărora să li se înlesnească o călătorie pe Dunăre pentru a li se oferi ocaziunea să vadă şi să simtă fiorii apelor, în vacanţa Paştilor. In consecinţă, mai întâi, să se facă o adresă către direcţiunea N.F.R. pentru a se obţine aprobarea călătoriei celor 10 premiaţi, aleşi de filiala L.N.R. Braşov.

D. amiral Păiş încheie şedinţa de astăzi, nemai fiind nimic de discutat la ordinea zilei, mulţumeşte membrilor prezenţi.

(Şedinţa de Vineri 26 Martie 1943)

Au fost prezenţi membrii: v. amiral-adjutant N. Păiş, avocat I. Gr. Perieţeanu, comandor A. Negulescu, general N. Ne-

greanu, avocat C. Asvadurov, Apostol Culea, inginer Iliescu-Brânceni, colonel U. Sâmboteanu.

A prezidat: domnul amiral-adjutant Păiş.

D. comandor A. Negulescu, secretarul general al L.N.R., prezintă proectul bugetului Ligii pe exerciţiul I.IV.1943—31.III.1944, expunând situaţia la venituri şi cheltueli care se cifrează la 4.700.000 lei.

D. amiral Păiş arată că a cercetat acest proect de buget şi a constatat că a fost foarte bine alcătuit de secretarul general; deci, e de părere că poate să fie acceptat.

Membrii comitetului aprobă bugetul pe 1943—1944, cifrat la venituri şi cheltueli la suma de 4.700.000 lei.

D. comandor Negulescu prezintă următoarele:

a) Revista „Graiul copiilor" nr. 12, anul II, din 20 Martie 1943, în care, între atâtea articole, sunt publicate: poezia „Marinarul", „Inceputuri marinăreşti" despre generalul N. Dumitrescu-Maican, de Moş Delamare; „Toţi pentru unul"; poezia „Simbol sfânt cu trei culori", de comandor N. T. Cristescu şi numeroase fotografii marinăreşti.

S'au adus felicitări conducerii revistei.

b) In ziarul „Timpul" nr. 2112, anul VIII, din 27 Martie 1943, se vorbeşte despre activitatea Ligii Navale Române şi publicaţiile apărute ale Ligii.

c) Se aprobă propunerea primită dela filiala L.N.R. Caracal (făcută prin adresa nr. 1/12.III.1943), prin care comitetul aprobă excluderea domnişoarelor Bercea Zita şi Apostol Florica, ca membre ale filialei, pentru purtări nedemne şi dezonorabile, conform art. 79 din statut.

e) Citindu-se invitaţia nr. 14, din 22.III.1943, primită dela asociaţia „Avântul", se deleagă, din partea Ligii Navale, să asiste la comemorarea poetului avântean Panait Cerna, d. comandor Negulescu şi general Negulescu care vor fi în ziua de Duminică 28 Martie a.c., atât la cimitirul Bellu cât şi la festivalul dela liceul Mihai-Viteazul.

Ştiri sportive

In dorinţa de a desfăşura o activitate cât mai intensă pentru propagarea sporturilor pe apă, d-l Comandor Eugen Săvulescu, Preşedintele Federaţiei Române a Sporturilor pe apă, s'a deplasat în luna Februarie a. c. la Constanţa pentru a reorganiza activitatea cluburilor locale şi a pune bazele regionalei locale prin numirea tuturor membrilor componenţi şi a preşedinţilor respectivi, de înnot, canotaj şi yole. Asemenea regionale vor fi înfiinţate în toate centrele sportive, descentralizându-i-se astfel efortul de luptă pentru propagarea sporturilor de apă pe tot întinsul ţărei. Liga Navală Română, va fi totdeauna alături de d. Comandor Eugen Săvulescu, Preşedintele F. R. S. A., pentru a desăvârşi cu un ceas mai devreme educaţia marinărească a poporului românesc. Pentru România Nouă, marea şi marina, vor fi un punct al temeliei de renaştere.

■ Pentru desăvârşirea propagandei în masă a natatiei, Comisia Naţională de Innot, a luat măsurile cele mai eficace, ca şi în trecut campania de înnot din sezonul 1943 să fie pregătită până la desăvârşirea complectă. Pentru aceasta a trimes în Elveţia pe un termen de 2 luni pe d-ra Mariana Bogdan, secretara Comisiei pentru specializare în direcţia natatiei. Liga Navală Română, care dintr'un spirit uman şi marinăresc, priveşte înnotul ca o problemă de prim ordin ca utilitate socială şi chiar naţională, va fi întotdeauna alături de tot ceiace oficialitatea va face, ca înnotul să fie tot aşa de introdus în masele mari ale publicului, cum este cel puţin jocul de foot-ball. Interesul pentru înnot, să fie un interes şi spectaculos şi educativ fiziceşte.

Inaugurarea bazinului de iarnă

Venind la conducerea Federaţiei Române a Sporturilor pe Apă, d-l Lt. Comandor Eugen Săvulescu, şi-a fixat un program pentru a răspândi cât mai mult mişcarea înnotului şi a vâslitului, în marea masă a tineretului şi chiar a poporului românesc. Pentru a pune în aplicare un program, de cele mai multe ori, cineva se loveşte de multe inconveniente pentru a-l traduce în fapt, care pe unii îi descurajează, pe alţii îi plictiseşte şi ceilalţi, nu găsesc o modalitate de a eşi din încurcătură. D-l Lt. Comandor Eugen Săvulescu, a pornit la drum, aşa cum marinarul ştie să pornească, punându-şi ipotezele militare: nu există, nu se poate! că dacă ar exista, nava pe care sunt îmbarcat s'ar duce la fundul apei cu mine cu tot. Oricum, dsa. s'a îmbarcat pe nava Preşedenţiei Federaţiei Sporturilor pe Apă şi nu vrea cu nici un chip să se ducă la fund, a căutat în toată ţara şi a găsit la Sibiu un bazin acoperit, lăsat în părăsire din nefericire, a scos banul din piatră seacă, l-a renovat şi... satisfacţie! la începutul lunei Martie s'a desfăşurat un concurs de înnot... iarna, în bazinul acoperit dela Sibiu, organizat de Asociaţia Sportivă „Universitatea-Cluj" şi Federaţia Română a Sporturilor pe Apă. Au mai luat parte la acest concurs şi cluburile de natatie: Armin şi Şcoala de Ofiţeri de rez. de Cavalerie. Rezultatele tehnice sumare sunt următoarele:

50 m. crawl copii: Austriacu Ovid (U); **50 m. piept fete:** Sallmen L. (Ar.); **50 m. piept copii:** Guşiu Vlad (U); **50 m. crawl bărbaţi:** Bara I. (U); **100 m. piept fete:** Sallmen L. (Ar.); **50 m. spate copii:** Fulea Dorin (U); **50 m. spate bărbaţi:** Kartman (Şc. Of. r. Cavalerie); **100 m. piept bărbaţi:** Abraam (Ar.); **50 m. bărbaţi:** Kartmann (Şc. Of. r. Cavalerie); **100 m. crawl bărbaţi:** Bara I. (U.); **Stafeta 3 x 50 m. mixt bărbaţi:** Universitatea-Cluj; **Ştafeta 3 x 50 m. mixt bărbaţi - II - A** Şc. Of. r. Cavalerie; **Sărituri artistice:** Ştefan Aurel (U); **Sărituri Comice:** Arion Gh. (U).

Liga Navală Română, care stă totdeauna alături de cei ce înfăptuesc un dram de înaintare pe tărâmul propagandei marinăreşti şi a natatiei, urează d-lui Lt. Comandor Eugen Săvulescu, Preşedintele Federaţiei Sporturilor pe Apă, ca de acum într'un an să poată, ca, concursul de iarnă în bazin închis, să fie la ...Bucureşti, astfel ca, continuitatea în mişcarea înnotului, să fie un fapt împlinit, iar timpul iernei să nu mai fie un mare obstacol în mersul constructiv al vieţei pe apă şi deci al marinăriei. Având elementul apă totdeauna şi pretutindeni, românul va fi de zece ori mai bun marinar ca astăzi, când a uimit lumea, şi România Maritimă, va fi la apogeul visat de atâţia marinari decedaţi cu dorul de a nu fi putut înfăptui o ţară de marinari, sufleteşte sau trupeşte, din harnicul popor dela gurile Dunării şi dela malul Mării Negre.

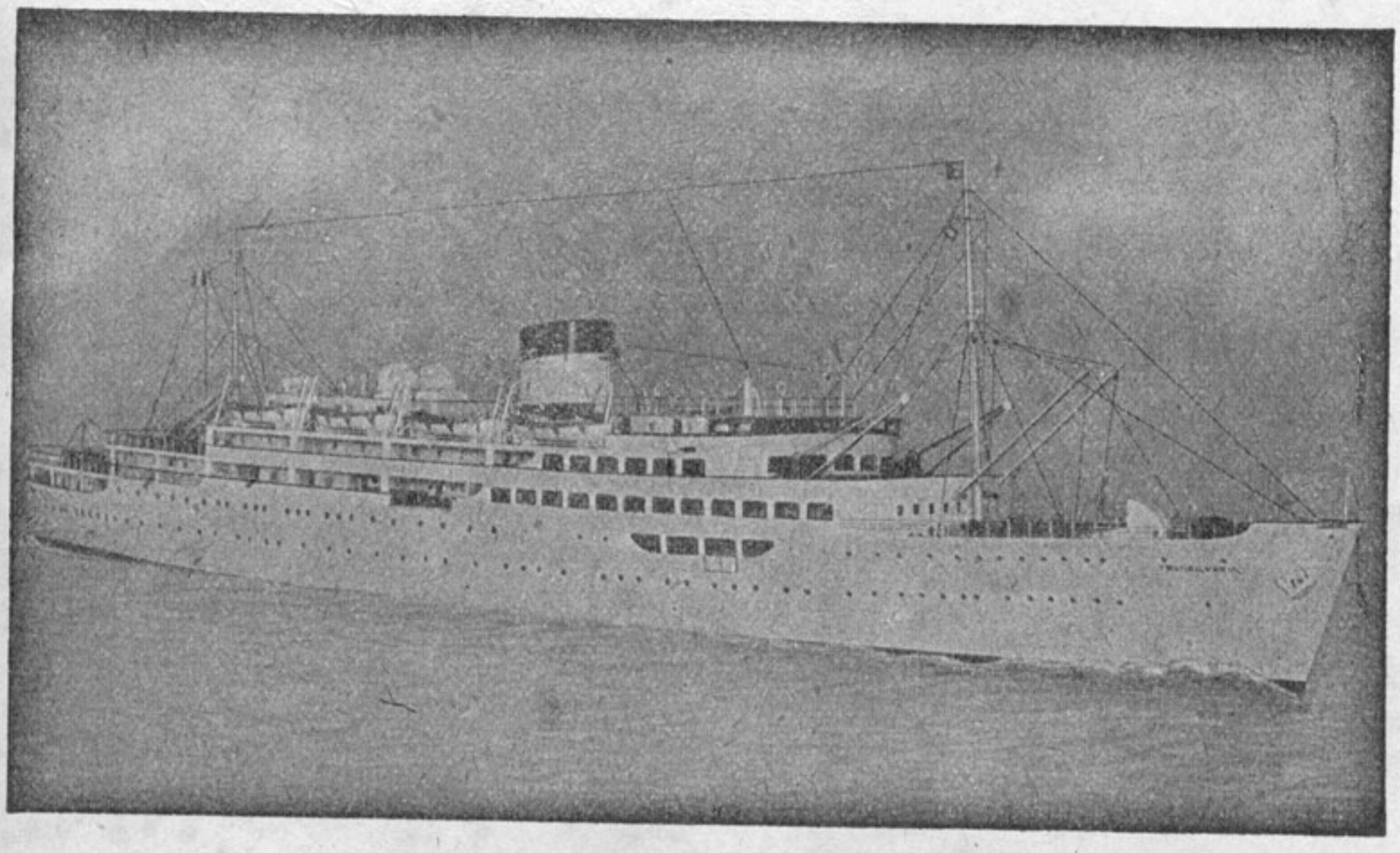
Locot. PAUL EPUREANU

SERVICIUL MARITIM ROMÂN

(S. M. R.)

DIRECŢIUNEA GENERALA:

BUCUREŞTI, B-DUL TAKE IONESCU, No. 1—3, Telef. 5.20.60 şi 3.22.61



Vaporul „TRANSILVANIA"

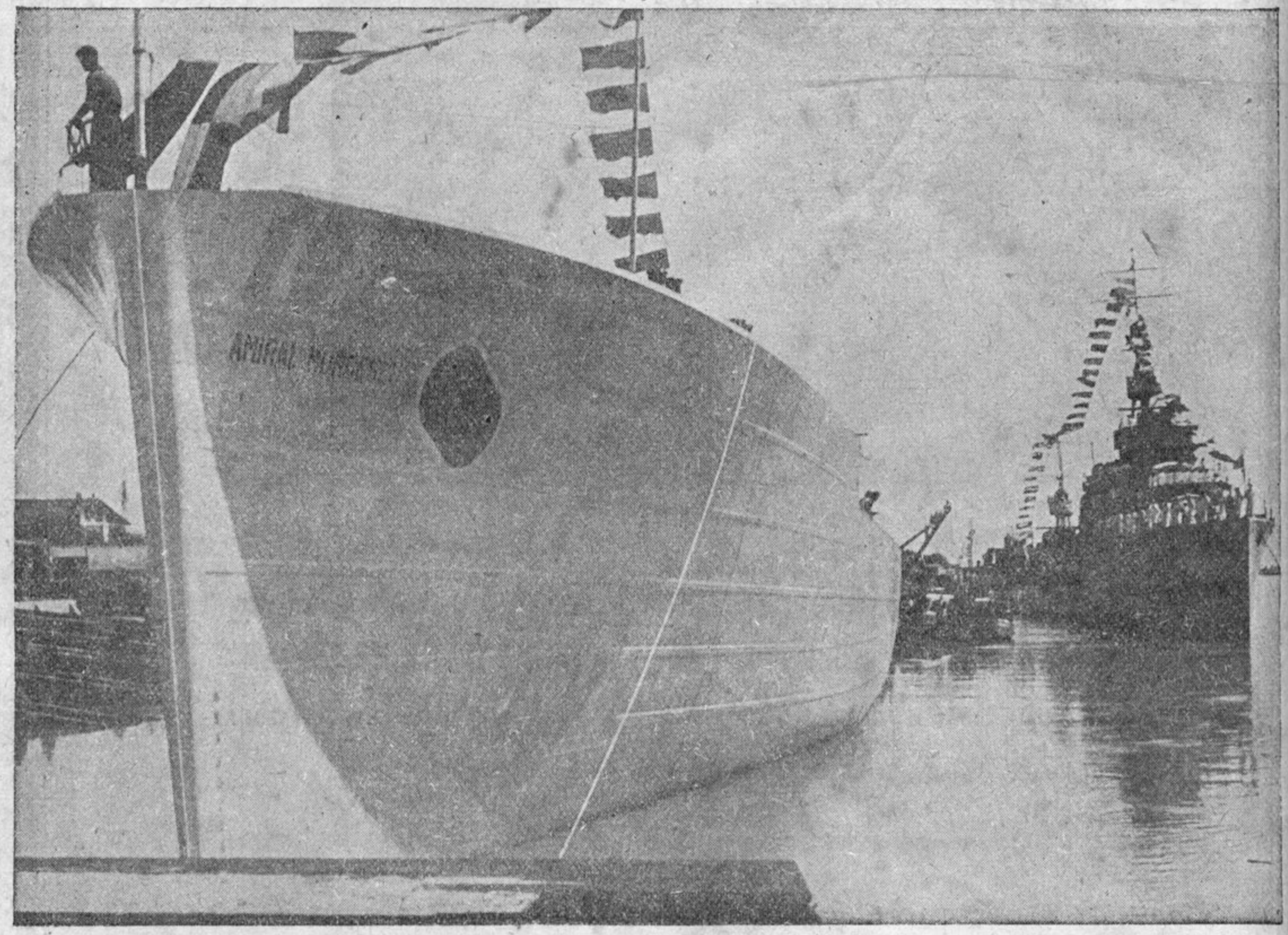
La reluarea navigaţiei va deservi, cu vapoare rapide de pasageri şi mărfuri, linia Mediterana Orientală, (Levant) şi Mediterana Occidentală, cu plecări regulate din Dunăre şi Constanţa.

Vaporul „SULINA" la New-York

ȘANTIERELE NAVALE GALAȚI

Direcțiunea Generală
BUCUREȘTI
Str. I. G. Duca, 33
Tel. 2.18.26

Șantierele
GALAȚI
Str. Arsenalului, 4
Tel. 27.65



VASE DE RASBOI * VASE COMERCIALE

„MAREA NOASTRĂ"
Str. Spiru Haret, 6 — București II

Domniei=Sale

Domnului .....

.....

Comuna .....

Județul .....

INSTITUTUL DE ARTE GRAFICE „MARVAN" S. A. R. BUCUREȘTI